



भारत का राजपत्र

The Gazette of India

असाधारण

EXTRAORDINARY

भाग III—खण्ड 4

PART III—Section 4

प्राधिकार से प्रकाशित

PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 40]

नई दिल्ली, बृहस्पतिवार, जनवरी 29, 2015/माघ 9, 1936

No. 40]

NEW DELHI, THURSDAY, JANUARY 29, 2015/MAGHA 9, 1936

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

आधिसूचना

मुम्बई, 28 जनवरी, 2015

सं. टीएमपी/60/2014-केपीटी.—महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धारा 48 और 50 के अंतर्गत प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए, महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण एतद्वारा महापत्तनों में पत्तन परियोजनाओं के लिए प्रशुल्क के निर्धारण से संबंधित संशोधित दिशा निर्देश-2013 के अंतर्गत पीपीपी पद्धति से बीओटी आधार पर कच्छ की खाड़ी में सिंगल प्वायंट मूरिंग (एसपीएम) तथा संबद्ध सुविधाएं स्थापित करने हेतु संदर्भ शुल्क के निर्धारण के लिए कांडला पत्तन न्यास से प्राप्त प्रस्तावों का निपटान करता है, जैसाकि इसके साथ संलग्न आदेश में दिया गया है।

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण
(केस सं. टीएमपी/60/2014-केपीटी)

कांडला पत्तन न्यास

आवेदक

कोरम

- (i) श्री टी एस बालासुब्रह्मनियन्, सदस्य (वित्त)
- (ii) श्री सी वी सिंह, सदस्य (आर्थिक)

आदेश
(02 जनवरी, 2015 को पारित)

यह मामला कच्छ की खाड़ी में बीओटी आधार पर पीपीपी पद्धति द्वारा सिंगल प्वायंट मूरिंग (एसपीएम) और संबद्ध सुविधाओं के लिए संदर्भ प्रशुल्क निर्धारित करने से संबद्ध है।

2.1 पोत परिवहन मंत्रालय ने अपने पत्र संख्या पीआर-14019/16/2012 -पीजी दिनांक 31 जुलाई, 2013 के अंतर्गत 31 जुलाई, 2013 को महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 की धारा-111 के अधीन “महापत्तनों पर परियोजनाओं के लिए प्रशुल्क निर्धारण हेतु दिशानिर्देश-2013” जारी किए हैं। महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 की धारा-111 के अंतर्गत पोत परिवहन मंत्रालय द्वारा जारी नीति निर्देशों के अनुपालन में कथित दिशा निर्देश भारत के राजपत्र में 08 अगस्त 2013 को अधिसूचना संख्या टीएमपी/18/2013-मिसले के अंतर्गत राजपत्र सं. 214 पर अधिसूचित किए गए थे। तत्पश्चात पोत परिवहन मंत्रालय ने महापत्तन न्यास अधिनियम की धारा-111 के अंतर्गत महापत्तनों पर परियोजनाओं के लिए प्रशुल्क निर्धारण हेतु संशोधित दिशा निर्देश जारी किए हैं तथा वे 9 सितम्बर, 2013 से प्रभावी हैं। कथित संशोधित दिशानिर्देश भारत के राजपत्र में राजपत्र सं. 254 पर 30 सितम्बर, 2013 को अधिसूचित किए गए थे।

2.2 कांडला पत्तन न्यास ने कच्छ की खाड़ी में, वर्ष 2013 के संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अनुसार बीओटी आधार पर “सिंगल प्वायंट मूरिंग” स्थापित करने तथा संबद्ध सुविधाओं के लिए प्रशुल्क निर्धारण के लिए प्रस्ताव प्रस्तुत किया है।

3.1 संदर्भ प्रशुल्क निर्धारण के लिए कांडला पत्तन न्यास द्वारा प्रस्तुत वर्तमान प्रस्ताव पर आगामी कार्रवाई करने से पूर्व यह उल्लेख करना सुनिश्चित होगा कि कांडला पत्तन न्यास ने फरवरी, 2010 में पहले भी तत्कालीन लागू वर्ष 2008 के संशोधित दिशा निर्देशों के अधीन सिंगल प्वायंट मूरिंग सुविधाओं हेतु अपक्रंट प्रशुल्क के निर्धारण के लिए प्रस्ताव प्रस्तुत किया था।

3.2 वर्ष 2008 के अपक्रंट प्रशुल्क दिशा निर्देशों में एसपीएम मूरिंग सुविधाओं के लिए अपक्रंट प्रशुल्क के निर्धारण के कोई मानक नहीं दिए गए थे, इसलिए यह मामला पोत परिवहन मंत्रालय (एमओएस) को भेजा गया था। प्रत्युत्तर में पोत परिवहन मंत्रालय ने अपने 9 जून 2010 के पत्र में उल्लेख किया है कि भारतीय नौवहन विश्व विद्यालय (आईएमयू) को कथित मामले की जांच करने और अपनी रिपोर्ट देने के लिए नियुक्त किया गया है तथा इस प्राधिकरण को एसपीएम टर्मिनलों के लिए दिशा निर्देशों का निर्धारण होने तक कांडला पत्तन न्यास, कोचीन पत्तन और पारादीप पत्तन न्यास पर एसपीएम संबंधों क्रियाकलापों के संदर्भ में लिकिवड बल्क हैंडलिंग के लिए लागू मानकों के आधार पर अंतरिम उपायों के रूप में कांडला पत्तन न्यास पर एसपीएम के लिए अपक्रंट प्रशुल्क निर्धारण करने का परामर्श दिया है।

3.3 तत्पश्चात कांडला पत्तन न्यास ने दिनांक 12.1.2012 को अपना संशोधित प्रस्ताव पेश कर दिया। कांडला पत्तन न्यास द्वारा प्रस्तुत संशोधित प्रस्ताव पर कार्रवाई की गई तथा इस प्राधिकरण द्वारा 2008 के अपक्रंट दिशानिर्देशों का अनुसरण करते हुए, कच्छ की खाड़ी में कांडला पत्तन न्यास पर एसपीएम सुविधाओं के लिए अपक्रंट प्रशुल्क निर्धारण करते हुए एक आदेश सं. टीएमपी/15/2010-केपीटी दिनांक 18 जनवरी, 2011 पारित किया गया।

4. कांडला पत्तन न्यास द्वारा अब उल्लेख किया गया है कि कथित एसपीएम परियोजना आगामी पैराग्राफों में दिए गए कारणों से कार्यान्वयन नहीं हो सकी। अतः कांडला पत्तन न्यास द्वारा एसपीएम की स्थापना और संबद्ध सुविधाओं के लिए प्रस्ताव को पुनः तैयार करने के पश्चात 2008 के दिशानिर्देशों के सिद्धांतों का अनुसरण करते हुए 2013 के दिशानिर्देशों के अधीन संदर्भ प्रशुल्क के निर्धारण हेतु 13 अक्टूबर, 2014 को वर्तमान प्रस्ताव प्रस्तुत किया गया है जिसके पश्चात हमारे अनुरोध पर 10 नवम्बर, 2014 को ई-मेल के द्वारा परामर्श हेतु तीन आरएफक्यू आवेदकों के संपर्क विवरण भेजे गए हैं।

5.1 कांडला पत्तन न्यास द्वारा उनके 13 अक्टूबर, 2014 के प्रस्ताव में बीओटी आधार पर एसपीएम एवं अन्य सुविधाएं स्थापित करने के लिए संदर्भ प्रशुल्क के निर्धारण हेतु निम्नलिखित कारण दिए हैं:-

- (i) कांडला पत्तन न्यास की पूर्व प्रस्तावित परियोजना में एसपीएम के साथ 12 मिलियन मीट्रिक टन प्रतिवर्ष (एमएमटीपीए) की क्षमता और 19.5 कि.मी. लम्बी पाइप लाईन का क्रूड आयल टर्मिनल के साथ जोड़ा जाना शामिल था। क्रूड आयल टर्मिनल को पत्तन की सीमाओं के बाहर विकसित किया जाना था जो इस परियोजना का हिस्सा नहीं थे।
- (ii) भारत के राजपत्र में 15 फरवरी, 2011 को अधिसूचित और 18 जनवरी, 2011 को जारी इस प्राधिकरण के आदेश सं. टीएमपी/15/2010-केपीटी के द्वारा अनुमोदित अपक्रंट प्रशुल्क के आधार पर कांडला पत्तन न्यास द्वारा तीन बार बोलियां आमंत्रित की गईं। परन्तु उनमें से किसी भी सफल बोलीदाता को कार्यपत्र देकर यह कार्य पूर्ण नहीं किया जा सका। अतः कांडला पत्तन के न्यासी निकाय ने इसे और अधिक लुभावना बनाने के लिए पुनः तैयार किया है। परियोजना की पुनः संरचना की मुख्य बातें हैं:-
- (क) कांडला पत्तन न्यास की पत्तनीय हदों में क्रूड आयल टर्मिनल का विकास।
- (ख) निर्माण अवधि को दो से चार साल करना।
- (ग) कांडला पत्तन न्यास द्वारा क्रूड आयल टर्मिनल के लिए भूमि प्रदान करने तथा इसके लिए पर्यावरणीय समाशोधन प्रमाण पत्र लेने का उत्तरदायित्व।
- (iv) तदनुसार, कच्छ की खाड़ी में पीपीपी पद्धति में बीओटी आधार पर सिंगल प्वायंट मूरिंग (एसपीएम) और संबद्ध सुविधाएं स्थापित करने हेतु 30 साल की स्वीकार्य अवधि के लिए परियोजना पुनः तैयार की गयी है। यह परियोजना, इस प्रकार की पहली परियोजना है जिससे वर्तमान में प्रचलित एसपीएम परियोजनाओं जोकि प्रतिबंधित प्रयोग के आधार पर या अन्य ढांचे पर वर्तमान में प्रचलित एसपीएम परियोजनाएं हैं, के वितरीत सामान्य व्यापारी उपयोगकर्ताओं की मांग पूरी होगी।

(v) इस परियोजना की संकल्पना तटीय स्थानों पर वीएलसीसी (बहुत लम्बे क्रूड वाहक) जैसे बड़े क्रूड वाहकों के लिए काफी स्थान के साथ एसपीएम से पाइप लाइन बिछाते हुए आनंशोर क्रूड ऑयल टर्मिनल तक विकसित करना, जहां से क्रूड आयल संबंधित प्रयोगकर्त्ता तेल शोधक कारखानों को देशभर में बिछी पाइप लाइनों के माध्यम से भेजा जाएगा ।

(vi) इस प्रयोजन के लिए परियोजना की अनुमानित लागत पुनः गणन किया गया है तथा टीएएमपी के दिनांक 18 जनवरी, 2011 के पिछले आदेशों में अनुमोदित इष्टतम क्षमता को अक्षुण्ण बनाए रखा गया है ।

(vii) पूर्व अनुमोदित इष्टतम क्षमता को आधार मानते हुए 2008 के दिशानिर्देश सिद्धांतों पर आधारित पूंजीगत और प्रचालन व्यय सहित नयी अनुमानित लागत सहित प्रश्नलक्ष सूत्रबद्ध किए गए हैं ।

5.2 कांडला पत्तन न्यास के प्रस्ताव की मुख्य विशेषताएं संक्षेप में इस प्रकार हैं :-

(i) इस परियोजना में टटवर्ती (ऑफशोर) स्थानों पर वीएलसीसी जैसे बड़े क्रूड कैरियर्स के लिए पर्याप्त स्थान सहित, एसपीएम स्थापित करने की संकल्पना की गई है ।

(ii) इस परियोजना के मुख्य घटक जो बीओटी प्रचालक द्वारा तैयार किए जाएंगे, वे हैं :-

- (क) एसपीएम टर्मिनल ।
- (ख) तरल कार्गो के भंडारण के लिए क्रूड आयल टर्मिनल ।
- (ग) टैंक फार्म का निर्माण ।
- (घ) 15.75 कि.मी. तक जलमग्न तथा 1.75 कि.मी. अंतर-ज्वारीय तरण (इंटर-टाइडल) क्षेत्र में कुल 17.5 कि.मी. पाइप लाइन ।

(iii) एसपीएम को क्रूड आयल टर्मिनल के साथ जोड़ने के लिए 48" व्यास वाली 17.5 कि.मी. लम्बी पाइप लाइन तटीय (ऑनशोर) 50 हैक्टेयर के भू-क्षेत्र में बिछायी जानी है । भावी विस्तार के लिए 50 हैक्टेयर अतिरिक्त भूमि भी रियायतकरी (प्रदाय) प्राधिकरण से उपलब्ध होने की स्थिति में प्रदान की जा सकती है ।

(iv) 60,000 क्यूबिक मीटर प्रति टैंक की क्षमता वाले 7 भंडारण टैंकों का एक भंडारण टैंक फार्म होगा (52000 क्यू. मीटर प्रति टैंक के पन्थिंग आयतन सहित) जिसमें एक टैंक से निकासी का प्रावधान होगा ।

(v) भंडारण टैंक फार्म में संबंधित सुविधाएं होंगी जिसमें सीओटी के निर्माण के लिए आवश्यक बूस्टर पम्प स्टेशन, पिग लांचर/रिसीवर, अग्निशमन प्रणाली, विद्युत सुविधाएं, सिविल एवं सरंचनात्मक घटक, ईटीपी, प्रयोगशाला जांच सुविधा, भवन इत्यादि सुविधाओं से सम्पन्न होगा ।

(vi) इष्टतम क्षमता:-
टीएएमपी के दिनांक 18 जनवरी, 2011 के आदेश के अंतर्गत सिंगल प्वायंट मूरिंग के लिए यथा अनुमोदित इष्टतम क्षमता 12 एमएमटीपीए है तथा इस प्रस्ताव में भी यही क्षमता होगी ।

(vii) सीओटी की भंडारण क्षमता:-
पत्तन द्वारा अनुमानित भंडारण टैंक की क्षमता निम्नानुसार 3,12,000 कि.ली. है:-

क्र.सं.	सीओटी की भंडारण क्षमता		
(i)	क्रूड आयल का पम्प किया जा सकने वाला आयतन	52000	क्यूमी
(ii)	टैंकों की कुल संख्या	7	संख्या
(iii)	छूट : 1 टैंक निकासी हेतु अर्थात् खाली करने /टैंकर लोड करने के लिए	1	संख्या
(iv)	भंडारण के लिए उपलब्ध टैंकों की निवल संख्या क्रूड आयल (i*iv) का पम्प किए जा सकने वाला आयतन	6 312000	संख्या क्यूमी

(viii) पूंजी लागत:

परियोजना की पूंजी लागत 992.38 करोड़ रु. आंकी गई है । अनुमानित पूंजी लागत का विस्तृत ब्यौरा इस प्रकार है :-

क्र.सं.	विवरण	करोड़ रु. में
(i)	एसपीएम और संबद्ध सुविधाएं	179.24
(ii)	पाइप लाइन बिछाना और अन्य सुविधाएं	355.67
(iii)	एसपीएम और पाइप लाइनों (i+ii) के लिए ब्लॉक अनुमान	534.91
(iv)	क्रूड आयल टर्मिनल-सिविल लागत	229.90
(v)	क्रूड आयल टर्मिनल-मेकेनिकल लागत	180.32
(vi)	क्रूड आयल टर्मिनल (iv+v) ब्लॉक अनुमान	410.22

(vii)	परियोजना के लिए ब्लॉक अनुमान (iii+vi)	945.12
(viii)	एसपीएम और पाइल लाइनों के लिए आईडीसी, विविध और फुटकर -5% दर से	26.75
(ix)	सीओटी के लिए आईडीसी, विविध और फुटकर -5% दर से	20.51
(x)	परियोजना की कुल अनुमानित लागत	992.38

(ix)

प्रचालन लागत:

2008 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अनुसार अनुमानित प्रचालन लागत नीचे तालिका में दी गई है:-

विवरण	यूनिट/इकाई	मान	दर	करोड़ रु. में
एसपीएम और पाइप लाइन				
मरम्मत और अनुरक्षण-मैकेनिकल	ग्रास ब्लॉक करोड़ में	561.65	2%	11.23
सिविल		0.00	1%	0.00
मूल्य हास- मैकेनिकल		561.65	10.34%	58.07
सिविल		0.00	3.34%	0.00
बीमा		561.65	1%	5.62
लाईसेंस फीस				
भू-क्षेत्र	वर्ग मीटर	317743	141.45 वर्ग मी./वार्षिक	4.49
जल क्षेत्र	वर्ग मीटर	3180863	70.725 वर्ग मी./वार्षिक	22.50
अन्य व्यय		561.65	1%	5.62
कुल प्रचालन व्यय-एसपीएम और पाइपलाइन (क)				107.53
कूड़ आयल टर्मिनल				
मरम्मत और अनुरक्षण मैकेनिकल	ग्रास ब्लॉक	189.34	2%	3.79
सिविल	ग्रास ब्लॉक	241.39	1%	2.41
मूल्य हास- मैकेनिकल	ग्रास ब्लॉक	189.34	10.34%	19.58
सिविल	ग्रास ब्लॉक	241.39	3.34%	8.06
बीमा	ग्रास ब्लॉक	430.73	1%	4.31
लाईसेंस फीस				
भू-क्षेत्र		500000	141.45 वर्ग मी./वार्षिक	7.07
प्रकाश व्यवस्था के लिए विद्युत (मानक: 2.4 लाख यूनिट प्रति हैक्टेयर)		12000000	10.89/यूनिट	13.07
अन्य व्यय		430.73	1%	4.31
कुल प्रचालन व्यय-सीओटी-(ख)				62.60
परियोजना के लिए कुल प्रचालन व्यय (ग=क+ख)				170.13

(x) संदर्भ प्रशुल्क का परिकलन प्रशुल्क दिशानिर्देश, 2008 के सिद्धांतों को आधार मान कर निम्नानुसार किया गया है:-

क्र.सं. (क)	विवरण क्रूड हैंडलिंग प्रभार	करोड़ रु. में
(i)	वार्षिक राजस्व भाग	
(क)	प्रचालन व्यय	107.53
(ख)	आरओसीई पर 16% (16%* 561.65 करोड़)	89.86
(ग)	कुल वार्षिक राजस्व भाग	197.40
(ii)	इष्टतम हैंडलिंग क्षमता (एटी)	12000000
(iii)	क्रूड हैंडलिंग के लिए प्रशुल्क (रु./एमटी) (ग/ii)	164.50
(ख)	क्रूड आयल टर्मिनल (सीओटी) भंडारण प्रभार	
(i)	वार्षिक राजस्व मांग	
(क)	सीओटी के लिए प्रचालन व्यय	62.60
(ख)	आरओसीई पर 16% (16%*430.73 करोड़)	68.92
(ग)	कुल वार्षिक राजस्व मांग	131.52
(ii)	क्षमता किलो लीटर में	312000.00
(iii)	प्रचालन दिवस	365.00
(iv)	सीओटी भंडारण प्रभार रु/एमटी/दिवस	18.33
(v)	भंडारण प्रभार रु/एमटी/माह (वार्षिक राजस्व मांग /[312000*365*07* 09 (घनत्व)])	549.93

(xi) उपर्युक्त गणना के आधार पर, कांडला पत्तन न्यास के द्वारा प्रस्तावित संदर्भ प्रशुल्क नीचे दिया जाता है :-

(क) समेकित हैंडलिंग प्रभार

विवरण संयोजित हैंडलिंग प्रभार	दर प्रति मैट्रिक टन 164.50
----------------------------------	-------------------------------

नोट : ऊपर उल्लिखित हैंडलिंग प्रभार, पोत/टैंकर, क्रूड आयल टर्मिनल तक पाइप लाइन के माध्यम से वहन, घाट-भाड़ा और प्रचालक द्वारा प्रदत्त संबंधित सेवाओं भंडारण प्रभार को छोड़कर जिन्हें अगले खण्ड में दिया जा रहा है, के लिए संयोजित दर है।

(ख) भंडारण प्रभार :

क्रूड आयल टर्मिनल में भंडार किए गए कार्गो का भंडारण प्रभार नीचे दिया जाता है :-

किसी भी कार्गो के लिए कोई निशुल्क दिवस नहीं होगा।

(i) आयात और निर्यात के लिए

विवरण/कार्गो अपरिष्कृत	प्रशुल्क (रुपए में दर प्रति मी.टन प्रति माह)
	18.33

(ii) आयात और निर्यात के लिए

विवरण/कार्गो अपरिष्कृत	(रुपए में दर प्रति मी.टन प्रति माह)
	549.93

(xii) कांडला पत्रतन न्यास द्वारा प्रस्तावित कार्य निष्पादन मानक इस प्रकार है :-

क्र.सं.	कार्य निष्पादन मानक	मान/इकाई	टिप्पणी
(i)	एसपीएम के लिए मास वर्ष आऊट पुट	5500 टन/घंटा	टीएमएमपी के दिनांक 15.2.2011 के आदेशानुसार अनुमोदित =पार्सल आकार/दैनिक औसतन निपटान =255000 मी.ट./37989 मी.ट.
(ii)	पारगमन, भंडारण ठहरने की अवधि	7 दिन	
(iii)	प्राप्ति/वितरण प्रचालन के लिए टर्न अराऊंड समय	37989 मी.ट. प्रति दिन	837.5 क्यू मी./प्रति घंटा की क्षमता से 3 मुख्य लाइनों के तकनीकी सलाहकार की सिफारिश के आधार पर

6.1 प्रस्ताव की प्रारंभिक जांच के आधार पर केपीटी से हमारे पत्र दिनांक 3 दिसम्बर 2014 द्वारा कुछ मुद्दों पर अतिरिक्त सूचना प्रस्तुत करने/स्पष्टीकरण देने का अनुरोध किया गया था। केपीटी ने अपने पत्र दिनांक 6 दिसम्बर 2014 द्वारा और ई-मेल दिनांक 11 दिसम्बर 2014 द्वारा की गई शंकाओं के संबंध में अपना उत्तर प्रस्तुत कर दिया है। हमारे द्वारा जो शंकाएं प्रकट की गई थीं और उन पर केपीटी की प्रतिक्रिया के संबंध में संक्षिप्त सार आगे के पैराग्राफ में दिया गया है।

6.2 यहां यह उल्लेख करना संगत है कि केपीटी से स्पष्टीकरण देने का अनुरोध करते हुए, केपीटी के ध्यान में यह बात लायी गई थी कि चूंकि 2008 के दिशा-निर्देशों में विनिर्दिष्ट सिद्धांतों का अनुपालन करते हुए एसपीएम प्रचालन के लिए प्रशुल्क के निर्धारण के लिए मानदण्ड/दिशा-निर्देश पोत परिवहन मंत्रालय से प्राप्त नहीं हुए हैं, इसलिए, एसपीएम प्रचालन के लिए केपीटी के वर्तमान प्रस्ताव पर केपीटी और अन्य बहु पत्रतन न्यासों अर्थात् सीओपीटी और पीपीटी पर कार्यान्वित किए गए एसपीएम प्रचालन के साथ द्रवित बल्क हैंडलिंग के लिए लागू पैरामीटर के आधार पर इस प्राधिकरण द्वारा कार्रवाई की जाएगी, जैसाकि पोत परिवहन मंत्रालय के पत्र दिनांक 9 जून 2010 द्वारा दिए गए सुझाव के अनुसार केपीटी के इसी प्रकार के पहले के मामले में किया गया था।

7.1 निर्धारित परामर्शी प्रक्रिया के अनुसार, केपीटी का प्रस्ताव दिनांक 13 अक्टूबर 2014 को संबंधित उपयोक्ताओं/उपयोक्ता संगठनों/संभावित आवेदकों (जैसाकि केपीटी द्वारा अग्रेषित किया गया है) को उनकी टिप्पणियां प्राप्त करने के लिए भेजा गया है। इस मामले में 6 दिसम्बर 2014 को केपीटी परिसर में संयुक्त सुनवाई आयोजित की गई थी। केपीटी ने अपने प्रस्ताव का पावर प्लाइट प्रस्तुतिकरण दिया था। इस संयुक्त सुनवाई में, केपीटी और संबंधित उपयोक्ताओं/संगठन निकायों/संभावित आवेदकों ने अपनी-अपनी बात सामने रखी।

7.2 गांधीधाम चैम्बर आफ कार्मस एंड इंडस्ट्री, आईएमसी लिमिटेड और अडानी पोर्ट्स एंड एसईजैड लिमिटेड ने भी संयुक्त सुनवाई में विषयाधीन प्रस्ताव के संबंध में अपने लिखित निवेदन प्रस्तुत किए, जिन्हें हमारे पत्र दिनांक 9 दिसम्बर 2014 के पत्र द्वारा केपीटी को अग्रेषित कर दिया गया था। केपीटी ने अपने पत्र दिनांक 6 दिसम्बर 2014 और 10 दिसम्बर 2014 द्वारा उनके द्वारा किए गए लिखित निवेदन के संबंध में अपने विचार प्रस्तुत किए हैं।

7.3 जैसाकि संयुक्त सुनवाई में सहमति बनी थी, एचपीसीएल-एमपीएल ने अपने पत्र दिनांक 9 दिसम्बर 2014 द्वारा केपीटी को अपना लिखित निवेदन प्रस्तुत किया है और उसकी प्रतिलिपि इस प्राधिकरण को भेजी है। केपीटी ने अपने पत्र दिनांक 6 दिसम्बर 2014 द्वारा संयुक्त सुनवाई में एचपीसीएल-एमपीएल द्वारा मौखिक रूप से व्यक्त किए गए निवेदन से भी अवगत कराया था और उनके संबंध में भी अपनी प्रतिक्रिया प्रस्तुत की है।

8. केपीटी ने अपने 6 दिसम्बर 2014 के पत्र और 16 दिसम्बर 2014 के ई-मेल द्वारा हमारे पत्र दिनांक 3 दिसम्बर 2014 क्षरा व्यक्त की गई शंकाओं के उत्तर दे दिए हैं। हमारे द्वारा व्यक्त शंकाओं और पत्रतन द्वारा दिए गए उत्तर का सार-संक्षेप तालिका रूप में नीचे दिया या है:

क्र.सं.	हमारे द्वारा उठायी गई शंकाएं	केपीटी द्वारा दिया गया उत्तर
(1)	हमारे पत्र संख्या टीएमपी/4/2014-विविध दिनांक 24 सितम्बर 2014 द्वारा केपीटी सहित सभी प्रमुख पत्रतन न्यासों को परिचालित 2008 के दिशा-निर्देशों के अनुपालन में संदर्भ प्रशुल्क के निर्धारण से संबंधित प्रस्ताव प्रस्तुत करते समय दिए जाने वाले दस्तावेज/सूचना की जांच-सूची के क्रम संख्या (x) में यह अपेक्षा की गई है कि प्रमुख पत्रतन न्यासों को उनके द्वारा प्रस्तुत प्रस्ताव के अनुमोदन से संबंधित बोर्ड संकल्प की एक प्रति प्रस्तुत करनी होती है। केपीटी ने इसे प्रस्तुत नहीं किया है। केपीटी द्वारा 2008 के दिशा-निर्देशों के	केपीटी द्वारा प्रस्तावित प्रशुल्क के अनुमोदन से संबंधित बोर्ड के संकल्प की एक प्रति प्रस्तुत कर दी गई है।

	सिद्धांतों के अंतर्गत एसपीएम के लिए संदर्भ प्रशुल्क के निर्धारण के लिए केपीटी द्वारा प्रस्तुत प्रस्ताव के अनुमोदन से संबंधित बोर्ड के संकल्प की एक प्रति प्रस्तुत की जानी है।	
(2)	इष्टतम क्षमता	
(i)	रख-रखाव क्षमता	
	(क) प्रस्ताव के साथ केपीटी द्वारा प्रस्तुत की गई व्यवहार्य रिपोर्ट के पृष्ठ 25 में उल्लेख है कि 15 फरवरी 2011 को अधिसूचित टीएएमपी द्वारा अनुमोदित आदेश के आधार पर वर्तमान पुनःसंरचित प्रस्ताव में 5500एम3/प्रति घंटा की निस्सरण दर पर विचार किया गया है। इस संबंध में, यह उल्लेख करना संगत प्रतीत होता है कि आदेश संख्या टीएएमपी/15/2010-केपीटी दिनांक 18 जनवरी 2011 (15 फरवरी, 2011 को अधिसूचित) में विचार किए गए 5500एम3/प्रति घंटा के निस्सरण पर केपीटी द्वारा प्रस्तुत तत्कालीन प्रस्ताव पर आधारित थी, जिसमें स्थूज मैक्स पोत और वीएलसीसी के अंश की 50:50 के अनुपात में परिकल्पना की गई है। इसके विपरीत, वर्तमान पुनःसंरचित प्रस्ताव की आयोजना 3,00,000 डीडब्ल्यूटी तक वीएलसीसी पोत के संचालन के लिए की गई है। अपने पहले के एसपीएम प्रस्ताव (पैरा 12.2, क्र.सं. (ii), (ख) में दर्शाया गया) पर कार्रवाई करते समय केपीटी द्वारा प्रस्तुत किए गए बौद्धिक के अनुसार, एक वीएलसीसी पोत के लिए एसपीएम प्रचालनों के लिए संसूचित रख-रखाव दर एस्सार-वादीनर पर 7200एम3/प्रति घंटा, बीपीसीएल-कोच्ची पर 8250एम3/प्रति घंटा और आईओसीएल-वादीनर पर 7500एम2/प्रति घंटा है। बौद्धिक केपीटी द्वारा प्रस्तुत वर्तमान प्रस्ताव में प्रस्तावित एसपीएम पर वीएलसीसी के संचालन की परिकल्पना की गई है, इसलिए केपीटी को रख-रखाव दर की समीक्षा करनी चाहिए और केपीटी द्वारा विचारित 5500एम3/प्रति घंटा के स्थान पर अन्य एसपीएम पर वीएलसीसी के लिए हांसिल की गई रख-रखाव दर के आधार पर उपर्युक्त रूप से उन्नयन करना चाहिए। उपर्युक्त कथन को ध्यान में रखते हुए, 12 मिलियन मीट्रिक टन प्रति वर्ष (एमएमटीपीए) पर केपीटी द्वारा विचारित इष्टतम क्षमता की भी समीक्षा करने और इष्टतम रख-रखाव क्षमता के विस्तृत संगणना के साथ संशोधित करने की जरूरत है। इष्टतम रख-रखाव क्षमता और इष्टतम भण्डारण क्षमता का पुनर्मूल्यांकन करते समय केपीटी को यह सुनिश्चित करना चाहिए कि इन दोनों क्षमताओं के बीच कोई बड़ा अंतर नहीं है।	वर्तमान प्रस्ताव में वीएलसीसी के आकार के पोत की रख-रखाव की परिकल्पना की गई है अर्थात् 300000 डीडब्ल्यूटी, जिसमें हमारे केवल पहले के प्रस्ताव के आधार पर समान रूप से बंटवारे के साथ प्रमुख रूप से वीएलसीसी और स्थूज मैक्स शमिल है। जैसाकि पूर्व के प्रस्ताव में विचार किया गया था, ऐसी ही समझ के आधार पर एसपीएम की 12 एमएमटीपीए पर रख-रखाव क्षमता का वर्तमान प्रस्ताव में भी प्रस्ताव किया गया है। इसके अतिरिक्त इष्टतम रख-रखाव क्षमता के आधार तय करने वाले निस्सरण दर और अन्य पैरामीटरों की आईओसी वादीनार से इस बात की पुष्टि होती है कि उनकी विद्यमानता इस समय भी बनी हुई है। तथापि, इष्टतम क्षमता के निर्धारण के संबंध में किसी आशंका को देखते हुए, जैसाकि पूर्व में अनुमोदित टीएएमपी आदेश में निष्कर्ष पर पहुंचा गया था, 12 एमएमटीपीए से वास्तविक ट्रैफिक बढ़ने के मामले में, प्रशुल्क की समीक्षा के लिए एक प्रावधान वर्तमान प्रस्ताव से संबंधित बोली दस्तावेज में भी सम्मिलित किए जाएं।
	(ख) इस बात की पुष्टि करें कि पूर्व का आदेश दिनांक फरवरी 2010 के पैरा 12.3 में जैसा उल्लेख किया गया था, वर्ष 2007-08 से 2009-10 तक के लिए एस्सार-वादीनार, आईओसीएल-वादीनार और बीपीसीएल-कोच्ची पर एसपीएम के सर्वक्षणों के आधार पर केपीटी द्वारा इनपुट/पैरामीटरों अर्थात् निस्सरण दर, क्षमता उपयोग, प्रचालन के दिनों की संख्या आदि पर विचार किया गया था। यदि नहीं, तो केपीटी को इन एसपीएम के लिए गत तीन वर्षों अर्थात् 2011-12 से 2013-14 के लिए	इष्टतम रख-रखाव क्षमता के आधार पर विचार किया गया था, जैसाकि गत प्रस्ताव में किया गया था। इसके अलावा, जैसाकि पूर्व के उत्तर में स्पष्ट किया गया है, इष्टतम रख-रखाव क्षमता का आधार तय करने वाले निस्सरण पर और अन्य पैरामीटर से आईओसी वादीनार द्वारा यह पुष्टि होती है कि इनकी विद्यमानता इस समय भी बनी हुई है। तथापि, इष्टतम क्षमता के निर्धारण के संबंध में किसी आशंका अथवा उसके आधार को देखते हुए, 12 एमएमटीपीए से वास्तविक ट्रैफिक बढ़ने के मामले में, प्रशुल्क की

	<p>इनपुट प्रस्तुत करने हैं और उन्हें अद्यतन करने पर विचार किया जाना है। तथा अद्यतित पैरामीटरों के आधार पर इष्टतम रख-रखाव क्षमता को संशोधित किया जाना है।</p>	<p>समीक्षा के लिए एक प्रावधान वर्तमान प्रस्ताव से संबंधित बोली दस्तावेज में भी सम्मिलित किए जाएं। पूर्व अनुमोदित टीएमपी आदेश के मामले में ऐसा किया गया था। उसकी का अनुपालन किया जाना चाहिए।</p>																								
	<p>(ग) प्रस्ताव में सुविचारित 48” के व्यास वाली पाइपलाइन से युक्त 15.75 किमी की पाइपलाइन (व्यावहार्यता रिपोर्ट का पृष्ठ 35) के संदर्भ में पत्रन को यह प्रमाणित करना चाहिए कि क्या उक्त मापों को इष्टतम स्तर का माना गया है और यह कि इसमें तकनीकी वृष्टि से कोई सुधार नहीं हो सकता है, जिसका कि रख-रखाव दर पर कोई प्रभाव पड़ सका है। पत्रन को यह भी स्पष्ट करना है कि क्या रियायत करार में विशेष से पाइपलाइन का माप विनिर्दिष्ट होगा जिसे बीओटी आपरेटर द्वारा बदला नहीं जा सकता है।</p>	<p>जैसाकि पूर्व के प्रस्ताव में विचार किया गया था, पाइपलाइन के माप पर संशोधित व्यावहार्यता रिपोर्ट में भी विचार किया गया है। दिए गए सुझाव के अनुसार पत्रन विशेष रूप से रियायत करार में पाइपलाइन के माप को निर्दिष्ट करेगा जिसे बीओटी आपरेटर द्वारा बदला नहीं जा सकता है।</p>																								
(ii).	<p>क्रूड ऑयल टर्मिनल- (सीओटी) भंडारण क्षमता:</p> <p>इसके प्रस्ताव के पृष्ठ 5 पर केपीटी ने कहा है कि सीओटी भंडारण क्षमता 3,12,000 किली (यानी 6 टैंक 52,000किली प्रति टैंक की पंपेबल मात्रा * = 52000 * 6)। इस के संदर्भ में, केपीटी को निम्नलिखित बिंदुओं को स्पष्ट करना है :</p>																									
	<p>(क) यद्यपि, प्रस्ताव में सीओटी (प्रस्ताव के पृष्ठ 6) के लिए कुल सात भंडारण टैंकों की परिकल्पना की गई है, तथापि, एक टैंक आउटेज यानी निकासी/टैंकर लोड करने के लिए छोड़ दिया गया है। केपीटी को आगे पीपीटी भंडारण क्षमता की गणना से एक टैंक को छोड़ देने के कारणों को विस्तार से बताना है। इस बात की पुष्टि करनी है कि क्या केपीटी पर संचालित अन्य एसपीएम और कोचीन पत्रन न्यास (सीओटी) और पारादीप पत्रन न्यास (पीपीटी) पर संचालित एसपीएम पर अपनायी जा रही पद्धति के अनुरूप है।</p>	<p>आउटेज यानी निकासी / टैंकर लोडिंग के लिए एक टैंक को रखने का सुझाव तकनीकी सलाहकार इंजीनियर्स इंडिया लिमिटेड द्वारा दिया गया है, जिन्होंने मूल व्यवहार्यता रिपोर्ट तैयार की है। इस बात को मान लिया गया है। इसके अलावा, संयुक्त सुनवाई के दौरान इस पर संभावित बोलीदाताओं के साथ विचार-विमर्श किया गया था, जिसमें वे इस बात के लिए सहमत थे कि आउटेज/निकासी के लिए एक टैंक को रखने की जरूरत है।</p>																								
	<p>(ख) 52000 किली की पंपेबल मात्रा पर विचार करने के लिए आधार के बारे में स्पष्टीकरण दें।</p>	<p>प्रत्येक कच्चे तेल भंडारण टैंक की कुल मात्रा 60,000 क्यूमी होती है। इसका पूरी तरह से उपयोग नहीं किया जा सकता। संग्रहित किए जा सकने वाली पंपेबल मात्रा हमेशा ही इससे कम होगी। 60,000 क्यूमी के टैंक के लिए पंपेबल मात्रा के रूप में 52000 किली का सुझाव तकनीकी सलाहकार इंजीनियर्स इंडिया लिमिटेड द्वारा दिया गया है, जिन्होंने मूल व्यवहार्यता रिपोर्ट तैयार की है। इस प्रकार, इसे मान लिया गया है।</p>																								
	<p>(ग) प्रस्ताव से यह पता चलता है कि किसी समय विशेष में केपीटी द्वारा विचार किए गए छह टैंक 3,12,000 किली कच्चे तेल का भण्डारण कर सकते हैं। इसे सीओटी की इष्टतम वार्षिक भंडारण क्षमता के रूप में नहीं माना जा सकता। इसलिए, केपीटी को सीओटी की इष्टतम वार्षिक भंडारण क्षमता का आकलन करना है और नीचे (घ) में व्यक्त हमारी शंकाओं के अनुरूप प्रस्ताव (एमएमटीपीए में) में परिकल्पित टैंकों की वार्षिक भंडारण क्षमता का विस्तृत अधिकलन प्रस्तुत करें। केपीटी को इस बात से भी सह-सम्बद्धता बनाए रखनी चाहिए कि किस प्रकार छह टैंकों की भंडारण सुविधा प्रस्तावित परियोजना के लिए मूल्यांकित इष्टतम रख-रखाव क्षमता को पूरा करा किया जा सकता है।</p>	<p>सीओटी की भण्डारण क्षमता की गणना और 12 एमएमटीपी की इष्टतम क्षमता के लिए इसकी उपयुक्तता नीचे दी गई है</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>सीओटी की भण्डारण क्षमता</th> <th>मान</th> <th>यनिट</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>कच्चे तेल की पंपेबल मात्रा</td> <td>52000</td> <td>क्यूमी</td> </tr> </tbody> </table> <table border="1"> <thead> <tr> <th>टैंकों की कुल संख्या</th> <th>मान</th> <th>यनिट</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>घटाएः निर्वातन/टैंकर लोडिंग के लिए 1 संख्या</td> <td>7</td> <td>संख्या</td> </tr> <tr> <td>भंडारण के लिए निवल उपलब्धि</td> <td>1</td> <td>संख्या</td> </tr> </tbody> </table> <table border="1"> <thead> <tr> <th>कच्चे तेल की पंपेबल मात्रा</th> <th>मान</th> <th>यनिट</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>कच्चे तेल का घनत्व</td> <td>312000</td> <td>क्यूमी</td> </tr> <tr> <td>सीओटी की भण्डारण क्षमता</td> <td>280800</td> <td>मीटन/क्यूमी</td> </tr> </tbody> </table>	सीओटी की भण्डारण क्षमता	मान	यनिट	कच्चे तेल की पंपेबल मात्रा	52000	क्यूमी	टैंकों की कुल संख्या	मान	यनिट	घटाएः निर्वातन/टैंकर लोडिंग के लिए 1 संख्या	7	संख्या	भंडारण के लिए निवल उपलब्धि	1	संख्या	कच्चे तेल की पंपेबल मात्रा	मान	यनिट	कच्चे तेल का घनत्व	312000	क्यूमी	सीओटी की भण्डारण क्षमता	280800	मीटन/क्यूमी
सीओटी की भण्डारण क्षमता	मान	यनिट																								
कच्चे तेल की पंपेबल मात्रा	52000	क्यूमी																								
टैंकों की कुल संख्या	मान	यनिट																								
घटाएः निर्वातन/टैंकर लोडिंग के लिए 1 संख्या	7	संख्या																								
भंडारण के लिए निवल उपलब्धि	1	संख्या																								
कच्चे तेल की पंपेबल मात्रा	मान	यनिट																								
कच्चे तेल का घनत्व	312000	क्यूमी																								
सीओटी की भण्डारण क्षमता	280800	मीटन/क्यूमी																								

		<p>12 एमएमटीपीए को हैंडल करने के लिए, 255000 मीटरी टन के पार्सल आकार के प्रति पोत पर विचार करते हुए एक वर्ष के दौरान हैंडल करने के लिए 48 (संख्या) पोत की आवश्यकता होगी। इस प्रकार प्रत्येक मास हैंडल करने के लए 4 (संख्या) पोतों की आवश्यकता होगी। इसलिए, एक पोत के भंडारण के लिए लगभग एक सप्ताह का समय लग सकता है। इसके अतिरिक्त, तीन मेनलाइन पम्पों के माध्यम से प्रस्तावित निस्सरण से निम्नलिखित गणना के अनुसार एक सप्ताह की अवधि में एक पोत के निस्सरण को प्राप्त करना संभव होगा:</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>विवरण</th><th>मान</th><th>यूनिट क्यूमी/ प्रति घंटा</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>क्यूमी/प्रति घंटे की क्षमता वाले प्रत्येक बूस्टर पंप द्वारा समर्थित 3 (संख्या) मेनलाइन पंप प्रति दिन पंपिंग क्षमता</td><td>2512.5</td><td>क्यूमी/ प्रति घंटा</td></tr> <tr> <td>प्रति दिन पंपिंग क्षमता (टन में प्रतिवर्तित करने के लिए 0.9 घनत्व कारक द्वारा गुणन)</td><td>42210</td><td>क्यूमी/ प्रति दिन</td></tr> <tr> <td>वीएलसीसी का पार्सल आकार</td><td>37989</td><td>मीटन/प्रति दिन</td></tr> <tr> <td>उपर्युक्त आकार के पोत के निर्वातन के लिए अपेक्षित दिन</td><td>255000</td><td>मीटन</td></tr> <tr> <td>उपर्युक्त आकार के पोत के निर्वातन के लिए अपेक्षित दिन</td><td>6.71</td><td>दिन</td></tr> </tbody> </table> <p>इस प्रकार, भंडारण क्षमता के लिए उपर्युक्त स्थिति औचित्यपूर्ण है।</p>	विवरण	मान	यूनिट क्यूमी/ प्रति घंटा	क्यूमी/प्रति घंटे की क्षमता वाले प्रत्येक बूस्टर पंप द्वारा समर्थित 3 (संख्या) मेनलाइन पंप प्रति दिन पंपिंग क्षमता	2512.5	क्यूमी/ प्रति घंटा	प्रति दिन पंपिंग क्षमता (टन में प्रतिवर्तित करने के लिए 0.9 घनत्व कारक द्वारा गुणन)	42210	क्यूमी/ प्रति दिन	वीएलसीसी का पार्सल आकार	37989	मीटन/प्रति दिन	उपर्युक्त आकार के पोत के निर्वातन के लिए अपेक्षित दिन	255000	मीटन	उपर्युक्त आकार के पोत के निर्वातन के लिए अपेक्षित दिन	6.71	दिन
विवरण	मान	यूनिट क्यूमी/ प्रति घंटा																		
क्यूमी/प्रति घंटे की क्षमता वाले प्रत्येक बूस्टर पंप द्वारा समर्थित 3 (संख्या) मेनलाइन पंप प्रति दिन पंपिंग क्षमता	2512.5	क्यूमी/ प्रति घंटा																		
प्रति दिन पंपिंग क्षमता (टन में प्रतिवर्तित करने के लिए 0.9 घनत्व कारक द्वारा गुणन)	42210	क्यूमी/ प्रति दिन																		
वीएलसीसी का पार्सल आकार	37989	मीटन/प्रति दिन																		
उपर्युक्त आकार के पोत के निर्वातन के लिए अपेक्षित दिन	255000	मीटन																		
उपर्युक्त आकार के पोत के निर्वातन के लिए अपेक्षित दिन	6.71	दिन																		
		<p>(घ) मौजूदा प्रस्ताव में शामिल भंडारण की सुविधा एक नई सेवा है जिसे पिछले टैरिफ आदेश पर कार्रवाई करते समय परिकल्पित नहीं किया गया था। केपीटी को प्रस्तावित परियोजना के लिए एमएमटीपीए में इष्टतम वार्षिक भंडारण क्षमता का आकलन करना है, क्योंकि इसका मूल्यांकन नहीं किया गया था। इस संदर्भ में, जैसाकि पहले कहा गया था, 2008 के दिशा-निर्देशों के तहत, एसपीएम के लिए प्रशुल्क के निर्धारण के लिए किसी भी मानदंड/दिशा-निर्देशों के अभाव में, प्रस्तावित परियोजना के लिए टैरिफ केपीटी और अन्य बहुपतत्व न्यासों अर्थात् सीओपीटी पर संचालित और पीपीटी एसपीएम प्रचालन के संदर्भ में द्रवित बल्क हैंडलिंग के लिए लागू मानदंडों के आधार पर निर्धारित करना होगा माना है। जैसाकि पोत परिवहन मंत्रालय द्वारा अपने 9 जून 2010 के पत्र द्वारा सिफारिश की गई थी। केपीटी को संबंधित मापदंड अर्थात् प्रति टैंक पंपेबल निस्सरण वादीनार पर आईओसीएल, केपटी पर एस्सार-वादीनार दोनों के एसपीएम पर तथा अन्य एसपीएम अर्थात् बीपीसीएल-कोच्ची और पीपीटी पर हांसिल एमएमटीपीए में वार्षिक भण्डारण क्षमता के साथ अन्य संबंधित पैरामीटर प्रस्तुत करने हैं। सीओटी के इष्टतम भडारण क्षमता के आकलन करने के लिए केपीटी द्वारा अपनाए गए (जाने वाले) मानक औचित्यपूर्ण हों, जो ऊपर उल्लिखित एसपीएम पर हांसिल मापदंडों के आधार पर हों।</p>																		

	<p>इसलिए, केपीटी को यह सुनिश्चित करना है कि केपीटी द्वारा मूल्यांकन किया जाना है। एसपीएम (केपीटी द्वारा समीक्षा की जाएगी) सीओटी की इष्टतम वार्षिक हैंडलिंग क्षमता और सीओटी (केपीटी द्वारा मूल्यांकित की जानी है) के इष्टतम वार्षिक क्षमता के बीच कोई व्यापक अंतर नहीं है।</p>	
	<p>(ऽ) प्रस्ताव के पृष्ठ 5 में उल्लेख है कि भूमि क्षेत्र का कुल 100 हेक्टेयर दिया जाना है जिसमें से 50 हेक्टेयर वर्तमान में सौंपने की परिकल्पना की गई है और अतिरिक्त 50 हेक्टेयर आवी विस्तार के लिए कंसेसनिंग प्राधिकरण द्वारा उपलब्ध कराई जा सकती है। इस संबंध में निम्न बिंदु स्पष्ट किया जाना है:</p> <p>(i) मौजूदा प्रस्ताव में परिकल्पित भडारण टैक सुविधा के प्रयोजन से 50 हेक्टेयर (अर्थात् 5,00,000 वर्ग मी., 1 हेक्टेयर= 10,000 वर्ग मीटर मीटरी टन के परिवर्तन कारक को लागू करते हुए) किस प्रकार निर्धारित किया जाता है और भंडारण टैक की सुविधा के लिए आवंटित किए जाने के लिए 50 हेक्टेयर के प्रस्ताव का कैसे औचित्य सिद्ध होगा।</p> <p>(ii) व्यावहार्यता रिपोर्ट के पृष्ठ 39 पर विनिर्दिष्ट इमारतों, सिविल संरचनाओं, सीओटी टैकों और विविध का कुल भूमिक्रेक 2,72,492 वर्ग मी है, जो मौजूदा प्रस्ताव में 5 लाख वर्ग मी समझा गया है। कृपया व्यवहार्यता रिपोर्ट और प्रस्ताव, जिसमें यह दर्शाया गया है कि क्षेत्र (5,00,000 वर्ग मी – 2,72,492 वर्ग मी) में अंतर को किस प्रकार उपयोग में लाए जाने का प्रस्ताव है, में विचार की गई विनिर्दिष्ट भूमि क्षेत्र का समाधान करें।</p> <p>(iii) यह दर्शाने के लिए गणना प्रसूत करें कि पत्तन द्वारा प्रस्तावित आउटेज के लिए 6 भंडारण टैक प्लस 1, 12 एमएमटीपीए पर मूल्यांकित इष्टतम हैंडलिंग क्षमता और संशोधित इष्टतम हैंडलिंग क्षमता, जैसाकि हमारी शंकाओं में अब व्यक्त किया गया है, स्टोर करने के लिए पर्याप्त हैं। यदि ऐसा है तो भविष्य में भंडारण टैक के लिए अतिरिक्त भूमि आवंटित करने के पत्तन के विचार का प्रश्न का क्या हुआ।</p> <p>(iv) जैसाकि केपीटी ने अपने प्रस्ताव में उल्लेख किया है, कि यदि भविष्य में पत्तन द्वारा भंडारण टैक के लिए आवंटित की जाने वाली अतिरिक्त भूमि की परिकल्पना की जाती है तो कृपया स्पष्ट करें कि विनियोग की ऐसी अतिरिक्त लागत की वूसली करने के लिए टर्मिनल आपरेटर किस बात का आश्रय लेगा क्योंकि प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित(अनुमोदित</p>	<p>(i) भूमि क्षेत्र की आवश्यकता का सुझाव तकनीकी परामर्शदाता अर्थात् इंजीनियर्स इंडिया लि. द्वारा दिया गया है। भूमि की आवश्यकता पर विद्यमान एसपीएम और/अथवा सीओटी आपरेटरों के साथ परियोजना पुनःसंरचना प्रयोजन के लिए 9 मई 2014 को आयोजित सम्मेलन के दौरान विचार-विमर्श भी किया गया था। इन विद्यमान संस्थानों का मानना था कि एक वीएलसीसी के भडारण के लिए 50 हेक्ट. भूमि पर्याप्त होगी। तथापि, तेल शोधकों को एक समय में दो पोत के भंडारण की अपेक्षा की स्थिति में भंडारण सुविधाओं के विस्तार के लिए अतिरिक्त 50 हेक्ट. की आवश्यकता होगी। यह परिकल्पना की गई है कि यदि भंडारण सुविधाओं का विस्तार किया जाना है तो केपीटी क्षमता और प्रशुल्क की समीक्षा करने की शर्त के साथ भविष्य में 50 हेक्ट. उपलब्ध करा सकता है।</p> <p>(ii) एफआर के पृष्ठ 39 संख्या 39 पर विनिर्दिष्ट भूमि क्षेत्र तालिका से कुछ सुविधाओं के क्षेत्रों का पता चलता है जिनहें भूमि की जरूरत होगी। तथापि, समग्र रूप से भूमि की आवश्यकता पिछले उत्तर में की गई चर्चा के अनुसार होगी।</p> <p>(iii) उपर्युक्त (ग) के उत्तर को देखें।</p> <p>(iv) जैसाकि संभावित बोलीदाताओं द्वारा अनुरोध किया गया है, भविष्य में भंडारण क्षमता में विस्तार होने के मामले में भंडारण प्रशुल्क की समीक्षा करने के लिए एक प्रावधान रखा जाए।</p>

	किए जाने वाले) अपफ्रंट/संदर्भ प्रशुल्क कैप 2013 की संदर्भ प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के खण्ड 2.9 के साथ पठित खण्ड 2.2 के अनुसार सूचीकरण की शर्त के साथ पूरी परियोजना अवधि के लिए लागू हैं।	
(3)	पूँजीगत लागत:	
(i)	प्रशुल्क निर्धारण में केपीटी द्वारा विचार की गई परियोजना की पूँजीगत लागत 992.38 करोड़ रुपए है (प्रस्ताव के पृष्ठ संख्या 4 और 7)। जबकि व्यवहार्यता रिपोर्ट के पृष्ठ 7 पर अनुमानित कैपेक्स 1086.29 करोड़ रुपए है लेकिन अन्य पृष्ठों पर यह 992.38 करोड़ रुपए दर्शायी गई है। पुष्टि करें कि 992.38 करोड़ रुपए के विचारित कैपेक्स का आंकड़ा सही आंकड़ा है।	992.38 करोड़ रुपए परियोजना का सही कैपेक्स है।
(ii).	व्यवहार्यता रिपोर्ट में प्रस्तुत दर विश्लेषण दर अनुसूची में विनिर्दिष्ट दरों, प्रचलित बाजार दरों आदि की ओर ध्यान आकर्षित कराता है। केपीटी को संगत दर अनुसूची, बजटीय दरों के रूप में दस्तावेजी प्रमाण, जिसके आधार पर इसने अपनी पूँजीगत लागत के अनुमान में प्रचलित बाजार दरों को अपनाया है, प्रस्तुत करने हैं।	दर मान सहित समर्थनकारी दर विश्लेषण प्रस्तुत किए जाते हैं।
(iii).	एसपीएम और सम्बद्ध सुविधाओं के लिए तथा पाइपलाइन और अधिष्ठापना लागत के लिए अनुमानित लागत पर कैपेक्स के 7% की दर से विस्तृत इंजीनियरी लागत का अनुमान लगाने के आधार को स्पष्ट करें।	यह कुछ विख्यात इंजीनियरिंग परामर्शदाताओं के साथ की गई चर्चा के आधार पर लिया गया है।
(4).	प्रचालन लागत:	
(i).	विद्युत लागत:	
	(क) केपीटी को सीओटी के लिए सामान्य प्रकाश व्यवस्था के लिए विद्युत अनुमान के लिए 10.89 प्रति यूनिट पर सुविचारित विद्युत की यूनिट लागत के समर्थन में वर्किंग्स और नवीनतम बिजली के बिल की एक प्रति प्रस्तुत करनी है। बर्थ संख्या 11 और 12 पर कंटेनर टर्मिनल के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क के निर्धारण के लिए केपीटी द्वारा प्रस्तुत हाल के प्रस्ताव में केपीटी द्वारा विचारित विद्युत की यूनिट लागत 9.49 रुपए प्रति यूनिट है, जो वर्ष 2014-15 के लिए प्रस्तुत वर्किंग पर आधारित है। केपीटी को इस बात के लिए कारणों का उल्लेख करना है कि एसपीएम परियोजना के लिए विद्युत की लागत कंटेनर टर्मिनल के लिए हाल ही में विचारित विद्युत की यूनिट लागत से अधिन्यून्य है।	केपीटी की प्रशुल्क अनुसूची के आधार पर बिजली यूनिट दर की वर्किंग प्रस्तुत की गई है।
	(ख) द्रवित टर्मिनल के लिए दिशा-निर्देशों के अनुसार, 2.4 लाख यूनिट प्रति हेक्टेयर के विद्युत खपत के मानदण्ड सामान्य प्रकाश व्यवस्था के संबंध में निर्धारित हैं, जोकि सामान्यतया प्रचालन क्षेत्र पर उपलब्ध करायी जाती है। केपीटी ने उक्त मानदण्डों को लागू करते हुए समस्त 5 हेक्टेयर भूमि के लिए विद्युत लागत का अनुमान लगाया है। केपीटी को इस बात से अवगत कराना है कि क्या 5 हेक्टेयर की समस्त भूमि में सामान्य प्रकाश व्यवस्था उपलब्ध करायी जाएगी। यदि नहीं तो, अनुमानों को उपयुक्त रूप से संशोधित किया जाए।	यह परिकल्पना की गई है कि पूरे क्षेत्र में प्रकाश की व्यवस्था करना अपेक्षित है।

	(ग) पत्रने एसपीएम पर हैंडलिंग कार्यों के लिए किसी विद्युत अथवा ईंधन लागत का अनुमान नहीं लगाया है। पत्रने को इस बात की पुष्टि करनी है कि पाइपलाइनों के माध्यम से कच्चे तेल के अंतरण के लिए एसपीएम कार्यों के लिए कोई विद्युत अथवा ईंधन अपेक्षित नहीं है। इस बात की भी पुष्टि करनी है कि यह इसके पत्रन में वादीनार प्रभाग पर कार्यानुवित अन्य एसपीएम पर स्थिति के अनुरूप हैं।	गत प्रशुल्क आदेश के अनुसार और आपूर्तिकर्ताओं के साथ विचार-विमर्श के अनुरूप एसपीएम कार्यों के लिए विद्युत और ईंधन लागत की किसी अपेक्षा पर विचार नहीं किया गया है।				
(ii).	मूल्यहास:					
	(क) कंपनी अधिनियम, 2013 के प्रावधानों के अनुरूप मूल्यहास की राशि की गणना करें।	मूल्यहास कंपनी अधिनियम 2013 के अनुरूप दरों के अनुसार होगा।				
	(ख) जहां तक पाइपलाइन का संबंध है, केपीटी ने एसपीएम कार्यों के लिए यांत्रिक उपकरण के सम मूल्य पर 10.34% पर मूल्यहास की गणना की है। यह देखा गया है कि ऑयल जेट्टी और विशाखापटनम पत्रन न्यास (वीपीटी) के संबंध में द्रवित टर्मिनल के लिए केपीटी के अन्य अपफ्रंट प्रशुल्क आदेश में पाइपलाइनों के 13.91% की मूल्यहास दर पर विचार किया गया था, जो कंपनी अधिनियम 1956 के अंतर्गत लागू मूल्यहास दर पर आधारित था। तत्पश्चात, जवाहरलाल नेहरू पत्रन न्यास (जेनपीटी) पर द्रवित बल्क टर्मिनल के लिए संदर्भ प्रशुल्क के निर्धारण में जैसाकि जेनपीटी द्वारा पुष्टि की गई है, कंपनी अधिनियम 2013 के अनुरूप 4% पर पाइपलाइनों पर मूल्यहास पर विचार किया गया था। इसे कोलकाता पत्रन न्यास (केओपीटी) पर खाद्य तेल कार्गों की हैंडलिंग के लिए फलोटिंग पाइपलाइन की सुविधा के लिए सामान्य प्रशुल्क के निर्धारण के लिए अपनाया गया था। इसलिए, केपीटी को कंपनी अधिनियम, 2013 के प्रावधानों के अनुरूप पाइपलाइन के लिए लागू मूल्यहास दर की समीक्षा करनी है और उस पर विचार करना है।	मूल्यहास कंपनी अधिनियम 2013 के अनुरूप दरों के अनुसार होगा।				
(iii).	लाइसेंस शुल्क :					
	(क) (i). केपीटी के प्रस्ताव में आवंटीतियों को आवंटित किए जाने वाले प्रस्तावित जल क्षेत्र के बारे में कोई उल्लेख नहीं है। यद्यपि, एसपीएम और पाइपलाइनों के लिए प्रचालन लागत के अनुमान में वे लीव प्रभारों के संबंध में जल क्षेत्र के 31,80,863 वर्ग मी के लिए लाइसेंस शुल्क के अनुमान सम्मिलित हैं, केपीटी को एसपीएम संचालनों के लिए आवंटित किए जाने वाले प्रस्तावित जल क्षेत्र का ब्यौरा और जल में जलमग्न पाइपलाइनों द्वारा धेरे जाने वाले जल क्षेत्र का ब्यौरा देते हुए 31,80,863 वर्ग मीटर के क्षेत्र के जल क्षेत्र के निर्णय के आधार का उल्लेख करना है।	(i). भूमि और जल क्षेत्र की परिकल्पना नीचे दिए अनुसार की गई है: <table border="1"><thead><tr><th>एसपीएम और पाइपलाइनों के लिए भूमि और जल क्षेत्र</th><th>क्षेत्रफल वर्ग मी में</th></tr></thead><tbody><tr><td>एसपीएम की अधिष्ठापना के लिए भूमि क्षेत्र = PI()*(300)^2 पाइपलाइन के लिए भूमि क्षेत्र (17500मी * 2 मी चौड़ाई = 35000) प्रभारीय जल क्षेत्र जोकि एसपीएम के समीप उपलब्ध है (इसमें एसपीएम अधिष्ठापनाओं के अंतर्गत आने वाला भूमि क्षेत्र सम्मिलित नहीं है) अर्थात् PI()*(350*3)^2-282743 कच्चा तेल टर्मिनल के लिए भूमि क्षेत्र सीओटी के लिए भूमि क्षेत्र</td><td>282743 35000 3180863 500000</td></tr></tbody></table>	एसपीएम और पाइपलाइनों के लिए भूमि और जल क्षेत्र	क्षेत्रफल वर्ग मी में	एसपीएम की अधिष्ठापना के लिए भूमि क्षेत्र = PI()*(300)^2 पाइपलाइन के लिए भूमि क्षेत्र (17500मी * 2 मी चौड़ाई = 35000) प्रभारीय जल क्षेत्र जोकि एसपीएम के समीप उपलब्ध है (इसमें एसपीएम अधिष्ठापनाओं के अंतर्गत आने वाला भूमि क्षेत्र सम्मिलित नहीं है) अर्थात् PI()*(350*3)^2-282743 कच्चा तेल टर्मिनल के लिए भूमि क्षेत्र सीओटी के लिए भूमि क्षेत्र	282743 35000 3180863 500000
एसपीएम और पाइपलाइनों के लिए भूमि और जल क्षेत्र	क्षेत्रफल वर्ग मी में					
एसपीएम की अधिष्ठापना के लिए भूमि क्षेत्र = PI()*(300)^2 पाइपलाइन के लिए भूमि क्षेत्र (17500मी * 2 मी चौड़ाई = 35000) प्रभारीय जल क्षेत्र जोकि एसपीएम के समीप उपलब्ध है (इसमें एसपीएम अधिष्ठापनाओं के अंतर्गत आने वाला भूमि क्षेत्र सम्मिलित नहीं है) अर्थात् PI()*(350*3)^2-282743 कच्चा तेल टर्मिनल के लिए भूमि क्षेत्र सीओटी के लिए भूमि क्षेत्र	282743 35000 3180863 500000					

<p>(ii) केपीटी ने सीओटी की गतिविधि के अंतर्गत प्रस्ताव में 50 हेक्टेयर यानी 5,00,000 वर्ग मी भूमि के लिए लाइसेंस शुल्क के अनुमान की परिकल्पना की है। इसके अतिरिक्त, संचालन लागत से एसपीएम गतिविधि के लिए 3,17,743 वर्ग मी भूमि क्षेत्र के लिए लाईसेंस शुल्क के अनुमान का पता चलता है। इस तथ्य पर विचार करते हुए कि एसपीएम कार्यों को जल क्षेत्र में कार्यान्वित किया जाएगा और प्रस्ताव में परिकल्पित 15.75 किमी की पाइपलाइन जलमग्न होंगी, एसपीएम के लिए भूमि क्षेत्र पर लाइसेंस शुल्क का अनुमान लगाने, जिसका प्रस्ताव में कोई उल्लेख नहीं है, के लिए 3,17,743 वर्ग मी के भूमि क्षेत्र पर लाईसेंस शुल्क के अनुमान लगाने की प्रासंगिकता और आधार स्पष्ट नहीं है। केपीटी को इस संबंध में स्थिति को स्पष्ट करना है और इस लागत मद का अनुमान लगाने के आधार को स्पष्ट करना है।</p>	<p>(ii). तत्पश्चात, केपीटी ने अपने दिनांक 11 दिसम्बर 2014 के ई-मेल द्वारा भूमि और जल क्षेत्र की वर्किंग प्रस्तुत की है। केपीटी द्वारा प्रस्तुत की गई गणना इस प्रकार है :</p> <p>क= एसपीएम द्वारा गृहित किया जाने वाला क्षेत्र और उसकी नींव लंगरशुल्क प्रणाली के साथ</p> <p>= $(P_{ie} \times D_{ia} \times D_{ia})/4$</p> <p>= $(P_{ie} \times 600 \times 600)/4$</p> <p>= 282743 वर्ग मी.</p> <p>ख= जलपोत दिशा-परिवर्तन क्षेत्र (वाटरफ्रंट एरिया)</p> <p>= $(P_{ie} \times D_{ia} \times D_{ia})/4$</p> <p>= $(P_{ie} \times 2100 \times 2100)/4$ (क और ख का कुल क्षेत्र)</p> <p>= 3463606 (क और ख का कुल क्षेत्र)</p> <p>वाटरफ्रंट के लिए कुल क्षेत्र = (क और ख का कुल क्षेत्र) - उपर्युक्त का कुल क्षेत्र.</p> <p>= 3463606 - 282743</p> <p>= 3180863 वर्ग मी</p>
<p>(ख) (i) अपफ्रंट प्रशुल्क दिशा-निर्देशों में संबंधित पततन न्यासों के दर मान में निर्धारित दरों के आधार पर पततन संपदाओं के लिए लाइसेंस शुल्क के अनुमान की अपेक्षा की गई है। भूमि क्षेत्र के लिए 141.45 रुपए प्रति वर्ग मीटर प्रति वर्ष की यूनिट दर लागू करते हुए केपीटी द्वारा लाईसेंस शुल्क का लगाया गया अनुमान, जो कथित रूप से वर्ष 2012 में इसके परामर्शदाता द्वारा किए गए भूमि के मूल्यांकन पर आधारित है, लाईसेंस शुल्क का अनुमान लगाने से संबंधित 2008 के दिशा-निर्देशों में विनिर्दिष्ट मानदण्डों के अनुरूप नहीं है। इसलिए, केपीटी को इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित दरों के अनुसार लागू दर मान के आधार पर लाईसेंस शुल्क के अनुमानों को संशोधित करना है। साथ ही, लागू होने वाले वृद्धि कारक के साथ, यदि कोई हो, केपीटी के विद्यमान दर मान से अपनाए गए यूनिट दर के संदर्भ का भी उल्लेख करना है और लाईसेंस शुल्क का अनुमान लगाने के लिए केपीटी द्वारा अपनाए गए उक्त दर मान की एक प्रति भी अग्रेशित की जानी है।</p>	<p>(i) (क) भूमि नीति दिशा-निर्देश 2014 के पैरा 16.2 (च) पर विचार करते हुए लाइसेंस शुल्क की गणना की गई है। तत्पचात, केपीटी ने अपने दिनांक 11 दिसम्बर 2014 के ई-मेल द्वारा यह उल्लेख किया है कि भूमि क्षेत्र दरों पर इस लाइसेंस शुल्क पर विचार किया जा रहा है, क्योंकि इस क्षेत्र का उपयोग एसपीएम की अधिष्ठापना, इसकी नींव, और समुद्रतल में लंगर शुल्क प्रणाली के लिए किया जाएगा और यह बीओटी आपरेटर के हकधारिता में रहेगा।</p> <p>(ख) इसके अलावा, केपीटी ने अपने दिनांक 10 दिसम्बर 2014 के ई-मेल द्वारा अदानी पोर्ट्स एंड एसईजैड लिमिटेड की टिप्पणियों का उत्तर देते हुए केपीटी ने यह बताया है कि दूना पततन पर पततन की सम्पदा परिसरों में भूमि संपदाओं के लिए सक्षम सरकारी अनुमोदित मूल्यांकन द्वारा 2012 में केपीटी द्वारा तैयार करायी गई मूल्यांकन रिपोर्ट के आधार पर लाईसेंस शुल्क की दर पर विचार करने के लिए यह निर्णय लिया है। केपीटी ने भी मूल्यांकन रिपोर्ट के उद्धरण की एक प्रति प्रस्तुत की है।</p>
<p>(ii) यह पता चलता है कि भूमि क्षेत्र के लिए लाइसेंस शुल्क का 50% एसपीएम कार्यों के लिए जल क्षेत्र के लिए लाइसेंस शुल्क का अनुमान लगाने के लिए केपीटी द्वारा लागू किया जाता है। केपीटी को यह स्पष्ट करना है कि जब एसपीएम कार्य पततन से दूर समुद्र के बीच में कार्यान्वित किए जाएंगे तब किस प्रकार सीमास्पर्शी भूमि के लाइसेंस शुल्क के 50%</p>	<p>लाइसेंस शुल्क की गणना बहुपततन के लिए भूमि नीति 2014 के अनुरूप बाजार मूल्य के 6% पर की है और केपीटी बोर्ड द्वारा अनुमोदन किया जाना प्रतीक्षित है। लाइसेंस शुल्क दर की गणना 2012 की स्थिति के अनुसार, 135.96 रुपए प्रति वर्ग मीटर/प्रति वर्ष (अर्थात् 2266 रुपए $\times 6\% = 135.96$ रुपए) की गई है। इस प्रकार, प्रत्येक वर्ष 2% की वृद्धि जोड़ने पर लाइसेंस शुल्क की दर 141.45 रुपए प्रति वर्ग मीटर प्रति वर्ष हो जाती है।</p> <p>(ii) केपीटी यह स्पष्ट करना चाहेगी कि जल क्षेत्र की गणना समुद्र के मध्य में जल क्षेत्र पर विचार करके की गई है, जोकि एसपीएम अधिष्ठापनों से धिरा है। एसपीएम अधिष्ठापनों, जिसमें भूमि क्षेत्र पर काबिज लंगरों की शृंखला और पाइपलाइन अधिष्ठापन, शामिल हैं, द्वारा काबिज समुद्री तल के लिए भूमि के लिए लाइसेंस शुल्क के समकक्ष वे लीव प्रभारों पर विचार किया गया है।</p>

	<p>पर जल क्षेत्र के लिए लाइसेंस शुल्क का लगाया गया अनुमान संगत है। वास्तव में, पोत परिवहन मंत्रालय द्वारा जारी महापत्रनों के लिए भूमि नीति दिशा-निर्देश-2014 में पाइपलाइनों को बिछाने के लिए मार्ग प्रभारों के अधिकार का विशिष्ट प्रावधान विनिर्दिष्ट है। इसलिए, केपीटी को जल क्षेत्र के संबंध में लाइसेंस शुल्क के अनुमान की पुनः जांच करनी है और उक्त टिप्पणी को देखते हुए प्रस्ताव में आवश्यक संशोधन करने हें।</p>	
(iv).	<p>सीओटी के लिए भंडारण प्रभार अभिकलन: भंडारण प्रभार का निर्णय लेने के लिए केपीटी ने 131.52 करोड़ रुपए के अनुमानित एआरआर को विभक्त कर दिया है। $\{312000 \text{ किली पर प्रतिदिन } 6 \text{ टैंकों की भंडारण क्षमता } * 365 \text{ दिन } * 70\% * 0.9 \text{ (घनत्व)}\}$, जोकि 71.44 मिलियन टन बनता है। भंडारण प्रभार का निर्णय करने के लिए जिस 71.44 मिलियन टन के आंकड़े पर विचार किया गया है, वह 12 एमटीपी पर केपीटी द्वारा मूल्यांकित इष्टतम हैंडलिंग क्षमता के अनुरूप नहीं है। केपीटी को टर्मिनल की इष्टतम क्षमता, प्रस्तावित सीओटी पर कच्चे तेल की औसत डबेल टाइम पर विचार करते हुए भण्डारण प्रभार का निर्णय करने के लिए संशोधित वर्किंग प्रस्तुत करनी है। साथ ही, भंडारण प्रभार का निर्णय करने के लिए औसत डबेल टाइम पैरामीटर तथा अन्य संगत पैरामीटर अपनाने के आधार के बारे में स्पष्ट रूप से बताएं और इस बात की पुष्टि करें कि यह एस्सार और आईओसीएल द्वारा वादीनार प्रभाग पर प्राप्त किए गए पैरामीटरों के अनुरूप है।</p>	<p>भंडारण प्रभारों का अनुमान वार्षिक राज्यस्व की आवश्यकता को 70% के समुपयोजन की दर से 365 दिन के लिए प्रति दिन इष्टतम टन में भंडारण क्षमता से विभागित करके लगाया गया है। इस पद्धति, जिसका उपयोग ऑयल जेट्टी और केपीटी पर बंकिंग परियोजना के लिए टीएएमपी द्वारा अनुमोदित आदेश के मामले में किया गया था, का पालन किया जाता है। इसका समाकलन नीचे दिया गया है:</p> <p>= अधिकतम भंडारण क्षमता किली में * घनत्व(टन में परिवर्तित करने के लिए) * 365 * 70% इष्टतम कारक अर्थात्</p> <p>= $312,000 \text{ किली } * 0.9 * 365 * 0.7$</p> <p>= $71744400 \text{ टन दिवस अर्थात् भंडारण टैंकों के अधिकतम समुपयोजन का } 70\%$</p> <p>इस प्रकार, एआरआर को उक्त संख्या से विभाजित किया गया है। हैंडलिंग क्षमता के साथ भंडारण क्षमता की सह-सम्बद्धता के बारे में पहले ही क्रम संख्या 2(ii)(ग) पर शंका के उत्तर में स्पष्ट किया गया है।</p>
(5).	निष्पादन मानक:	
(i).	<p>इष्टतम हैंडलिंग क्षमता के परिकलन में जिस हैंडलिंग दर पर विचार किया गया था, उसके उन्नयन के लिए पूर्व में की गई पूछताछ को देखते हुए 5500 मीटर/प्रति घंटा के प्रस्तावित निष्पादन मानक को संशोधित एवं परिवर्तित किया जाना चाहिए।</p>	<p>हैंडलिंग की 12 एमएमटीपीए क्षमता के लिए 5500 टन/प्रति घंटा पर टीएएमपी के पूर्व के आदेश में विचार किया था, इसके अलावा, आईओसी वादीनार से एक बार फिर इस बात की पुष्टि की जाती है कि 5500 टन/प्रति घंटा की उक्त निस्सरण दर पर वर्तमान में भी विचार किया जा सकता है।</p>
(ii).	<p>सात दिनों के मार्गस्थ भंडारण डबेल टाइम के लिए निष्पादन मानक का प्रस्ताव करने का आधार स्पष्ट करें। कांडला, सीओपीटी तथा पीपीटी पर एसपीएम प्रचालनों पर कच्चे तेल के औसत डबेल टाइम का उल्लेख करें।</p>	<p>क्र.सं. 2(ii)(ग) पर दी गई टिप्पणी के उत्तर को देखें।</p>
(iii).	<p>प्राप्ती/प्रदायगी प्रचालन के लिए टर्नअराउण्ड समय के संबंध में निष्पादन पैरामीटर के लिए टिप्पणी कालम में उल्लेख है कि यह 837.5 क्र्यूमी / प्रति घंटा की क्षमता वाले मेनलाइन पंपों पर आधारित है। 837.5 क्र्यूमी / प्रति घंटा को अपनाने का आधार स्पष्ट करें और 37,989 मीटरी टन/प्रति दिन के प्रस्तावित निष्पादन मानक में यह कैसे प्रतिफलित होगा।</p>	<p>क्र.सं. 2(ii)(ग) पर दी गई टिप्पणी के उत्तर को देखें।</p>
(6).	दर मान:	
(i).	<p>अनुसूची 2 के अंतर्गत टिप्पणी (i) समेकित हैंडलिंग प्रभार: दिनांक 18 जनवरी 2011 के पूर्व के प्रशुल्क आदेश में निर्धारित टिप्पण में समेकित हैंडलिंग प्रभार के अंतर्गत सम्मिलित की गई सेवाओं का विस्तार करते हुए "पत्रन की</p>	<p>केपीटी यह स्पष्ट करना चाहेगी कि सीओटी का विकास करने के कार्यक्षेत्र को शामिल करने के लिए परियोजना को पुनः संरचित किया गया है और मूल संरचना के प्रति एसपीएम एवं सीओटी के बीच संपूर्ण पाइपलाइन लम्बाई, जिसमें परियोजना के कार्यक्षेत्र में केवल</p>

	सीमाओं के भीतर पाइपलाइन" शब्दों का उल्लेख है। केपीटी को प्रस्तावित संदर्भ प्रशुलक अनुसूची में पाइपलाइन शब्द के पहले "पत्रन की सीमाओं के भीतर" शब्दों का लोप करने के कारणों के बारे में स्पष्ट करना है।	एसपीएम और पत्रन की सीमाओं तक पाइपलाइन सम्मिलित थे। इस समय, एसपीएम पाइपलाइन और सीओटी तथा सभी सम्बद्ध सुविधाएं पत्रन की सीमाओं के भीतर हैं, अतः कच्चे तेल टर्मिनल, घाटभाडा और भंडारण प्रभारों को छोड़कर अन्य सभी सम्बद्ध सेवाओं, जो आपरेटर द्वारा उपलब्ध कराई गई, तक पाइपलाइन के माध्यम से पोत/टैंकर ढुलाई से कच्चे तेल की हैंडलिंग के लिए संयुक्त हैंडलिंग प्रभार तैयार किए गए हैं, जोकि नीचे एक अलग खण्ड में निर्धारित हैं। इस प्रकार पुनःसंरचित परियोजना के कार्यक्षेत्र को देखते हुए शब्द "पत्रन की सीमाओं के भीतर पाइपलाइन" का लोप किया जाना है।
(ii).	अनुसूची 3 भंडारण प्रभार: प्रति दिन भंडारण प्रभार का प्रस्ताव पहले ही (क) पर किया गया है। अतः (ख) पर प्रति मास के आधार पर भी भंडारण प्रभारों का प्रस्ताव करने की प्रासंगिकता के बारे में स्पष्ट रूप से बताएं।	यदि उपयोक्ता मासिक किराए के आधार पर इसका उपयोग करना चाहेंगे तो प्रति दिन के भंडारण प्रभारों को मासिक किराए में परिवर्तित किया गया है। ऑफल जेटी के मामले में और बंकरिंग टर्मिनल मामले में टैंक फार्म के लिए भंडारण प्रभारों को इसी प्रकार से टीएमपी द्वारा अनुमोदित किया गया है।

9. 2008 के दिशा-निर्देशों का पालन करते हुए एसबीएम परिचालन के लिए प्रशुलक के निर्धारण से संबंधित मानदण्ड/दिशा-निर्देश पोत परिवहन मंत्रालय से प्राप्त नहीं हुए हैं। हमें एसपीएम संचालनों से संबंधित मानदण्ड तैयार करने के लिए पोत परिवहन मंत्रालय द्वारा नियोजित भारतीय मेरीटाइम विश्वविद्यालय (आईएमयू) के सलाहकार (तत्कालीन) द्वारा की गई सिफारिशों की प्रतिलिपि प्रेषित करने के लिए पोत परिवहन मंत्रालय की प्रतिक्रिया श्री प्रापृत नहीं हुई है जिससे हम केपीटी द्वारा प्रस्तुत किए गए प्रस्ताव का निपटान करते समय उनसे प्राप्त सूचनाओं का लाभ प्राप्त करने में समर्थ हो सकें। यह एसपीएम परियोजना पोत परिवहन मंत्रालय से प्राप्त ई-मेल दिनांक 27 अक्टूबर, 2014 के अनुसार 2014-15 से संबंधित परियोजनाओं की शेल्फ में सम्मिलित की गई है। इसलिए, पोत परिवहन मंत्रालय को हमने अपने पत्र दिनांक 27 नवम्बर, 2014 द्वारा इस बात से अवगत कराया था कि केपीटी द्वारा अपने पत्र दिनांक 13 अक्टूबर, 2014 द्वारा प्रस्तुत वर्तमान परियोजना पर पोत परिवहन मंत्रालय के पूर्व के पत्र दिनांक 9 जून, 2010 द्वारा प्राप्त परामर्श के आधार पर इस प्राधिकरण द्वारा कार्रवाई की जाएगी।

10.1. जब यह मामला अंतिम रूप दिए जाने के उन्नत चरण में था, तब केपीटी ने अपने ई-मेल दिनांक 15 दिसम्बर, 2014 को यह सूचित किया था कि वे लागत मदों में से एक मद की समीक्षा करना चाहते हैं और इस प्राधिकरण से उसके प्रशुलक प्रस्ताव को बनाए रखने का अनुरोध किया था।

10.2. चैक्की कोई उत्तर प्राप्त नहीं हुआ था, इसलिए अपने पत्र दिनांक 31 दिसम्बर, 2014 के पत्र द्वारा केपीटी से इस मामले में पत्रन द्वारा की गई आगे की कार्रवाई से हमें अवगत कराने और विषयाधीन प्रस्ताव से संबंधित संदर्भ प्रशुलक के निर्धारण के साथ आगे कार्रवाई करने के लिए हमें सलाह देने का अनुरोध किया गया था।

10.3. इस संबंध में, केपीटी ने अपने ई-मेल दिनांक 31 दिसम्बर, 2014 द्वारा एक पत्र दिनांक 31 दिसम्बर, 2014 अंग्रेजित किया है। उक्त पत्र में केपीटी ने इस प्राधिकरण से उसके द्वारा पूर्व में अनुमानित 34.06 करोड़ रुपए के प्रति 12.12 करोड़ रुपए के संशोधित कुल लाइसेंस शुल्क पर विचार करने के लिए अनुरोध किया है। केपीटी ने यह उल्लेख किया है कि संशोधित लाइसेंस शुल्क केपीटी के सक्षम प्राधिकारी द्वारा अनुमोदित है। केपीटी ने अपने पूर्व के प्रस्ताव में अनुमानित लाइसेंस शुल्क की विस्तृत गणना और संशोधित लाइसेंस शुल्क दर्शाते हुए तुलनात्मक विवरण भी प्रस्तुत किया है और साथ ही तरक्सिंगता का भी उल्लेख किया है, जैसाकि निम्नलिखित तालिका में दर्शाया गया है:

विवरण	लाइसेंस शुल्क टीएमपी को पूर्व में किए गए प्रस्ताव के अनुसार			संशोधित गणना के अनुसार वर्तमान में प्रस्तावित लाइसेंस शुल्क			टिप्पणी
	क्षेत्रफल वर्गमी में	दर	करोड़ रु.	क्षेत्रफल वर्गमी में	दर	करोड़ रु.	
एसपीएम की संस्थापना भूमि क्षेत्र=PI*(300)^2	282743	141.45	4.00	0	141.45	0.00	1. 300 मी. विज्या वाले सर्कुलर क्षेत्र के लिए सुविचारित भूमि क्षेत्र को अब
जल क्षेत्र प्रभारीय जोकि एसपीएम के चारों ओर उपलब्ध है (एसएमपी	3180863	70.725	22.50	-	-	-	

के अंतर्गत आने वाले भूमि क्षेत्र को छोड़कर) =PI*((350*3)^2)-282743							जल क्षेत्र के रूप में माना गया है, क्योंकि वास्तव में संस्थापित किए जाने वाले एंकर चैन्स को छोड़कर कोई भूमि प्रयोग में नहीं आ रही है। इसके अलावा, जेव्ही निर्माण, जिसे भूमि क्षेत्र माना जाता है, के लिए प्रयोग में लाए जा रहे पूर्ण समुद्री तल की भाँति यह मामला नहीं है
जल क्षेत्र प्रभारीय जोकि एसपीएम के चारों ओर उपलब्ध है [PIO*{50+(350*1.5)}^2]				643261	70.725	4.55	2. एसपीएम के चारों ओर जल क्षेत्र प्रभारीय अब वादीनार पर कैप्टिव एसपीएम परियोजना में सुविचारित सततता में लिया गया है अर्थात् सर्कुलर क्षेत्र की विज्या को 1.15 गुना लेकर निर्णय किया गया है। (आईएस कोड के अनुसार सुरक्षा कारक) एसपीएम केनद्र और पोत की बो के बीच अंतर पोत के एलओए प्लस 50 मी के रूप में
पाइपलाइन के लिए भूमि क्षेत्र (17500 मी * 2 मी चौड़ाई =35000)	35000	141.45	0.50	35000	141.45	0.50	कोई संशोधन प्रस्तावित नहीं। इसके अलावा, यह पूर्व में अनुमोदित प्रशुल्क के आदेश के अनुसार है और भूमि नीति 2014 के अनुरूप है।
सीओटी के लिए भूमि क्षेत्र	500000	141.45	7.07	500000	141.45	7.07	कोई संशोधन प्रस्तावित नहीं।
कुल राशि			34.06			12.12	

[यद्यपि केपीटी ने लाइसेंस शुल्क के अनुमान को संशोधित किया है तथापि, इसने एएआर और प्रस्तावित दरों के अनुमानों पर पड़ने वाले इसके प्रभावों की संशोधित गणना प्रस्तुत नहीं की है।]

11. इस मामले में परामर्श से संबंधित प्रक्रियाएं इस प्राधिकरण के कार्यालय के रिकार्ड में उपलब्ध हैं। प्राप्त टिप्पणियों और संबंधित पक्षकारों द्वारा दिए गए तर्कों का सारांश संबंधित पक्षकारों को अलग से भेजा जाएगा। यह विवरण हमारी वेबसाइट <http://tariffauthority.gov.in> पर उपलब्ध कराया जाएगा।

12. इस मामले पर कार्रवाई करने के दौरान प्राप्त की गई संपूर्ण सूचना के संदर्भ में निम्नलिखित स्थिति उभर कर सामने आती है:

- (i) कांडला पत्रतन न्यास का प्रस्ताव निर्माण, संचालन, अंतरण (बीओटी) आधार पर सार्वजनिक निजी भागीदारी (पीपीपी) मोड के अंतर्गत 30 वर्षों की रियायत अवधि के लिए कच्छ की खाड़ी में सिंगल प्रशुल्क मूरिंग (एसपीएम) और सम्बद्ध सुविधाओं की स्थापना के लिए संदर्भ प्रशुल्क निर्धारण करने से संबंधित है।
- (ii) जैसाकि पूर्व में किया गया था, इस प्राधिकरण ने 2008 के अप्रूप प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के अनुसरण में केपीटी पर कच्छ की खाड़ी में एसपीएम सुविधा के लिए अप्रूप प्रशुल्क निर्धारित करते हुए आदेश संख्या टीएएमपी/15/2010-केपीटी दिनांक 18 जनवरी 2011 पारित किया था। केपीटी ने सूचित किया है कि बोली के लिए तीन बार प्रयास करने के बावजूद भी एसपीएम परियोजना कार्य सौंपा नहीं जा सका था। इसलिए, एसपीएम परियोजना को पुनःसंरचित किया गया था ताकि विनियोजकों के लिए इसे आकर्षक बनाया जा सके। पुनःसंरचित परियोजना में एक बात क्रूड ऑयल टर्मिनल (सीओटी) पर भंडारण टैंकों को सम्मिलित करना है जिसे केपीटी के फरवरी 2010 के पहले के प्रस्ताव में सम्मिलित नहीं किया गया था।
- (iii) (क) उक्त दिशा-निर्देश के खण्ड 2.4 में यह विनिर्दिष्ट है कि यदि बहुपत्रतन न्यास की दृष्टि में बहुपत्रतन न्यास अथवा किसी अन्य बहुपत्रतन न्यास पर 2008 के दिशा-निर्देशों के अंतर्गत किसी विशेष वस्तु के लिए प्रशुल्क का निर्धारण किया जाता है तो वह उस वस्तु के लिए संदर्भ प्रशुल्क का द्योतक नहीं होगी। तब बहुपत्रतन इस बात के लिए स्वतंत्र होगा कि वह विस्तृत ब्यौरा और पर्याप्त औचित्य देते हुए परियोजना के लिए 2008 के दिशा-निर्देशों के अंतर्गत संदर्भ प्रशुल्क के निर्धारण के लिए एक प्रस्ताव के साथ इस प्राधिकरण से संपर्क करे।
- (ख) इस बात से अवगत करते हुए कि पुनःसंरचित एसपीएम परियोजना में सीओटी पर भंडारण सुविधा सम्मिलित है, जिसकी कि पूर्व के एसपीएम प्रस्ताव में परिकल्पना नहीं की गई थी, केपीटी ने यह उल्लेख किया है कि इस प्राधिकरण द्वारा केपीटी पर एसपीएम के लिए जनवरी, 2011 में पहले निर्धारित किए गए अप्रूप प्रशुल्क वर्तमान पुनःसंरचित एसपीएम परियोजना के द्योतक/तुल्य नहीं होंगे। केपीटी ने इस बात की पुष्टि की है कि वर्तमान एसपीएम परियोजना किसी भी विद्यमान परियोजना की द्योतक अथवा तुल्य है और इसलिए उसने 2008 के दिशा-निर्देशों के सिद्धांतों के अनुपालन में 2013 के दिशा-निर्देशों के अंतर्गत प्रस्ताव प्रस्तुत नहीं किया है। इस स्थिति को ध्यान में रखते हुए इस प्राधिकरण ने 2008 के दिशा-निर्देशों के सिद्धांतों के अनुपालन में संदर्भ प्रशुल्क के निर्धारण के लिए केपीटी के प्रस्ताव पर कार्रवाई की है।
- (ग) पहले ही उल्लेख किए गए कारणों से, इस प्राधिकरण ने केपीटी (वादीनार प्रभाग), कोचीन पत्रतन और पारादीप पत्रतन न्यास पर एसपीएम टर्मिनलों के लिए दिशा-निर्देशों को अंतिम रूप दिए जाने तक एक अंतरिम उपाए के रूप में कार्यान्वित एसपीएम प्रचालनों के संदर्भ में द्रवित बल्कि रख-रखाव के लिए लागू पैरामीटरों पर आधारित केपीटी पर एसपीएम के लिए अप्रूप प्रशुल्क के निर्धारण का कार्य प्रारंभ करने के लिए पोत परिवहन मंत्रालय के पत्र संख्या पीडी-11015/1/2010-केपीटी दिनांक 9 जून 2010 द्वारा पहले सूचित किए गए परामर्श के आधार पर केपीटी के वर्तमान प्रस्ताव पर संदर्भ प्रशुल्क के निर्धारण का कार्य प्रारंभ करने का निर्णय लिया है।
- (iv) इष्टतम क्षमता :

केपीटी ने 12 मिलियन टन प्रति वर्ष (एमटीपी) पर वर्तमान प्रस्ताव में एसपीएम की क्षमता को बनाए रखा है, जैसाकि वर्ष 2010 में उसके पूर्व के प्रस्ताव में एसपीएम के लिए अप्रूप प्रशुल्क के निर्धारण के दौरान अनुमान लगाया गया था जिसे इस प्राधिकरण द्वारा अपने आदेश संख्या टीएएमपी/15/2010-केपीटी दिनांक 18 जनवरी 2011 में अनुमोदन प्रदान किया गया था।

यहां तक वर्तमान एसपीएम में, इसने विशालाकार क्रूड वाहक (वीएलसीसी) और स्यूज मैक्स को बराबर अनुपात अर्थात् 50:50 में हैंडल करने की परिकल्पना की है जैसीकि उसके पूर्व प्रस्ताव में परिकल्पना की गई थी। केपीटी ने इस बात की पुष्टि की है कि 5500 टन/प्रति घंटा के औसत निस्सरण दर तथा अन्य पैरामीटर, जिसे केपीटी द्वारा प्रस्तुत पूर्व के प्रस्ताव में 12 एमटीपीए की इष्टतम हैंडलिंग क्षमता का निर्धारण करने का आधार बनाया गया था, और जिसका उल्लेख वर्ष 2010 में आदेश के पैरा 12.3 में किया गया है, इसके वर्तमान प्रस्ताव में भी प्रासंगिक बना रहेगा। यहां तक कि संभावित बोलीदाताओं में एक एचपीसीएल मित्रतल पाइपलाइन लि. (एचपीसीएलएमपीएल) ने यह स्वीकार किया है कि पोत से एसपीएम तक कच्चे तेल के अंतरण के लिए 5500 टन/प्रति घंटे की निस्सरण दर को प्राप्त किया जा सकता है। इस प्रकार, संक्षेप में,

केपीटी ने एसपीएम के अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारण की पूर्व की कवायद के दौरान उसके द्वारा किए गए मूल्यांकन के अनुसार और जैसाकि 18 जनवरी 2011 के विगत के प्रशुल्क आदेश के पैरा 14(iv)(क) से (ग) में दर्शाए गए कारणों से इस प्राधिकरण द्वारा विचार किया गया था, 12 एमटीपीए पर इष्टतम क्षमता के मूल्यांकन को बनाए रखा है। जैसाकि दिनांक 18 जनवरी 2011 के उक्त आदेश में पहले उल्लेख किया गया है, संदर्भ प्रशुल्क का निर्धारण करने में इष्टतम क्षमता एक महत्वपूर्ण कारक है और यदि दर के निर्धारण में मान्य विभिन्न पैरामीटर, जिसके आधार पर प्रशुल्क का निर्धारण किया जाता है, बाद में बेहतर हो जाता है तो इसके परिणामस्वरूप प्रचालक को ऐसा लाभ हो सकता है जो अभिष्ट नहीं था। एसपीएम प्रचालनों से संबंधित कोई अलग मानदण्ड न होने की स्थिति में, पोत परिवहन मंत्रालय से हमारे पूर्व पत्र दिनांक 6 दिसम्बर 2010 द्वारा पत्रत्वन द्वारा स्पष्ट की गई कठिनाइयों को देखते हुए क्षमता निर्धारण के संदर्भ में केपीटी द्वारा प्रस्तावित दिशा-निर्देशों से विचलन की जांच करने के लिए अनुरोध किया गया था।

वर्तमान प्रस्ताव में भी केपीटी ने ऐसी स्थिति में प्रशुल्क की समीक्षा करने का अनुरोध किया है, जब एसपीएम पर हैंडल किए गए वास्तविक ट्रैफिक 12 एमटीपीए की इष्टतम क्षमता से अधिक हो जाए, जैसाकि विगत के आदेश में किया गया था। इस मामले को अंतिम रूप देने तक क्षमता के मूल्यांकन के संदर्भ में दिशा-निर्देशों से केपीटी द्वारा प्रस्तावित विचलन के संबंध में और वास्तविक ट्रैफिक 12 एमटीपीए की इष्टतम क्षमता से अधिक हो जाने की स्थिति में केपीटी के प्रशुल्क की समीक्षा करने के लिए मंत्रालय से कोई विशिष्ट परामर्श अथवा कोई शंका हमें प्राप्त नहीं हुई है। केपीटी ने पोत परिवहन मंत्रालय द्वारा 9 दिसम्बर 2014 को आयोजित एसएफसी बैठक को देखते हुए एसपीएम के लिए संदर्भ प्रशुल्क के निर्धारण में तत्प्रता बरतने के लिए तत्काल कार्रवाई करने का अनुरोध किया है। इसके अलावा, यह परियोजना वर्ष 2014-15 के लिए पोत परिवहन मंत्रालय की परियोजना की शेलफ में भी शामिल की गई है।

उपर्युक्त स्थिति को देखते हुए और एसपीएम से संबंधित किसी अलग मानदण्डों के अभाव में और चूंकि क्षमता के मूल्यांकन के संदर्भ में दिशा-निर्देशों से केपीटी द्वारा प्रस्तावित विचलन पर मंत्रालय से कोई विशिष्ट परामर्श अथवा कोई शंका हमें प्राप्त नहीं हुई है, इसलिए केपीटी द्वारा 12 एमटीपीए के सत्र पर बनाए रखी गई इष्टतम क्षमता, जैसाकि आदेश दिनांक 18 जनवरी 2011 में एसपीएम के अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारण में विचार किया गया था, पर संदर्भ प्रशुल्क के निर्धारण पर विचार किया गया है, केपीटी द्वारा सूचित की गई इस स्थिति पर विश्वास व्यक्त करते हुए कि केपीटी द्वारा प्रस्तुत हैंडलिंग दर और अन्य पैरामीटर, जो जनवरी 2011 के आदेश में 12 एमएमटीपीए की इष्टतम हैंडलिंग क्षमता के निर्धारण का आधार थे, इस समय लागू हैं और यह कथित रूप से केपीटी द्वारा वादीनार पर आईओसीएल द्वारा संचालित एसपीएम से प्राप्त की गई पुष्टि पर आधारित है। इस प्रकार, 12 एमएमटीपीए की इष्टतम क्षमता के लिए संदर्भ प्रशुल्क का निर्धारण किया जाता है, जैसाकि केपीटी द्वारा इस कवायद में सुविचारित 12 एमएमटीपी की इष्टतम क्षमता से हैंडल किए गए वास्तविक ट्रैफिक के अधिक हो जाने पर समीक्षा करने की शर्त के साथ जनवरी 2011 के आदेश में अनुमानित स्तर पर विचार किया गया था। यह इस प्राधिकरण द्वारा 18 जनवरी 2011 के आदेश में लिए गए निर्णयों के अनुरूप है।

पत्रन और संबंधित बीओटी प्रचालक वास्तिवक ट्रैफिक 12 एमएमटीपीए से बढ़ जाने की सूचना तुरन्त देंगे और यदि एसपीएम पर वास्तविक ट्रैफिक 12 एमटीपी से बढ़ जाता है तो केपीटी यह सुनिश्चित करेगा कि बीओटी प्रचालक प्रशुल्क की समीक्षा के लिए प्रस्ताव प्रस्तुत करें। पत्रन को यह सलाह दी जाती है कि वे जारी किए जाने वाले बोली संबंधी दस्तावेज में और सफल बोलीदाता के साथ हस्ताक्षर किए जाने वाले बीओटी करार में इस आशय का एक उपर्युक्त खण्ड शामिल करें। यह उल्लेख करना संगत होगा कि पहले भी केपीटी के लिए एसपीएम सुविधा के लिए निर्धारित अपफ्रंट प्रशुल्क, कांडला पत्रन पर टूना के नजदीक शुश्क बल्क टर्मिनल ऑफ टेकरा के लिए निर्धारित अपफ्रंट प्रशुल्क और बर्थ संख्या 11 और 12 के लिए केपीटी पर कंटेनर टर्मिनल के लिए निर्धारित संदर्भ प्रशुल्क में इसी प्रकार की शर्त विनिर्दिष्ट की गई थी।

(v) (क) पुनःसंरचित एसपीएम परियोजना में सम्मिलित किया गया प्रमुख घटक भण्डार क्षेत्र है जिसकी परिकल्पना क्रूड ऑयल टर्मिनल (सीओटी) पर कच्चे तेल के भण्डारण के लिए उपलब्ध कराए जाने के लिए की गई है। केपीटी ने एसपीएम परियोजना के लिए 50 हैक्टेयर भूमि (अर्थात् 5,00,000 वर्ग मी 1 हैक्टे. = 10,000 वर्ग मी के परिवर्तन कारक को लागू करते हुए) का आवंटन करने के लिए परिकल्पना की है इस 50 हैक्टे. भूमि पर, केपीटी ने परिकल्पना की है कि बीओटी आपरेटर 7 भंडारण टैंकों का निर्माण करेगा जिसमें से एक आउटेज/निकासी के लिए है और छ: टैंक सीओटी की भंडारण क्षमता के मूल्यांकन के लिए होंगे। केपीटी द्वारा किसी भी समय में टैंकों में कच्चे तेल का भंडार करने के लिए मूल्यांकित भण्डारण क्षमता 3,12,000 किली (अर्थात् 2,80,800 मीटरी टन 0.9 का परिवर्तन कारक लागू करते हुए) है। केपीटी का यह मानना है कि कच्चे तेल के भंडारण की सुविधा पूरे वर्ष उपलब्ध रहेगी। अपफ्रंट प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के लिए द्रवित टर्मिनल के लिए इष्टतम भंडारण क्षमता के मूल्यांकन से संबंधित कोई मानदण्ड अपेक्षित अथवा निर्धारित नहीं होंगे। तथापि, केपीटी ने 12 एमएमटीपी पर

एसपीएम के लिए मूल्यांकित इष्टतम क्षमता को पूरा करने के लिए किसी भी समय में 2,80,000 मीटरी टन की सीओटी की भण्डारण क्षमता का मूल्यांकन किया है।

(ख) सीओटी की भण्डारण क्षमता के मूल्यांकन के लिए अपनाए गए पैरामीटर और केपीटी द्वारा अपनाए गए पैरामीटर के सम्बन्ध किए गए आधार निम्नलिखित तालिका में दिए गए हैं:

सीओटी की भण्डारण क्षमता सीओटी पर आवंटित किया जाने वाले क्षेत्र	मूल्य 50	यूनिट हेक्ट.	केपीटी द्वारा प्रस्तुत आधार तकनीकी परामर्शदाता अर्थात् इंजीनियर्स इंडिया लि. द्वारा भूमि क्षेत्र की आवश्यकता का सुझाव दिया गया है। भूमि की आवश्यकता के बारे में परियोजना को पुनः संरचित करने के प्रयोजन से 9 मई, 2014 को आयोजित सम्मेलन के दौरान विद्यमान एसपीएम और/अथवा सीओटी प्रचालकों के साथ भी विचार-विमर्श किया गया था। इन विद्यमान संस्थानों का यह विचार था कि एक वीएलसीसी के भण्डारण के लिए 50 हेक्ट. भूमि पर्याप्त होगी।
कच्चे तेल की पंपेबल मात्रा	52000	क्यूमी	कच्चे तेल के भण्डारण टैंकों की कुल मात्रा 60000 क्यूमी है और इस मात्रा का पूरा उपयोग नहीं किया जा सकता है। अतः भण्डार किए जाने वाली पंपेबल मात्रा हमेशा इससे कम ही रहेगी और इसलिए, 60000 क्यूमी के टैंक के लिए पंपेबल मात्रा 52000 किली होगी। परियोजना के लिए परिकल्पित सात भंडारण टैंकों में से एक टैंक आउटेज अर्थात् निरसन/टैंकर लोडिंग के लिए है, जैसाकि इसके तकनीकी परामर्शदाता इंजीनियर्स इंडिया लि. द्वारा सुझाव दिया गया था और इस प्रकार सीओटी की भंडारण क्षमता के संगमना के लिए केपीटी द्वारा अलग रखा गया है। केपीटी द्वारा इस बात की पुष्टि की गई है कि संभवित बोलीदाता भी इस बात से सहमत थे कि एक टैंक को आउटेज/निरसन के लिए रखे जाने की जरूरत है।
कुल टैंकों की संख्या	7	संख्या	(52000 किली * 6 टैंक)
घटाएः 1 संख्या निरसन/टैंकर लोडिंग के लिए भंडारण के लिए निवल उपलब्ध	1	संख्या	
कच्चे तेल की पंपेबल मात्रा (52000 किली * 6 टैंक)	312000	क्यूमी	
घनत्व (किली से क्रूड ऑयल में परिवर्तन सीओटी की भंडारण क्षमता	0.9	मीटन/क्यूमी मीटरी टन	केपीटी द्वारा प्रस्तुत (312000 किली * 0.9 परिवर्तन कारक)
280800			

(ग) केपीटी ने यह माना है कि 12 एमएमटीपी के एसपीएम की इष्टतम क्षमता को पूरा करने के लिए किसी भी समय पर 2,80,000 मीटरी टन कच्चे तेल का भंडारण करने के लिए पूरे वर्ष सीओटी का प्रयोग किया जाएगा। 12 एमएमटीपीए की इष्टतम क्षमता के लिए 2,55,000 मीटरी टन पर पोत के पार्सल आकार पर विचार करते हुए केपीटी ने वर्ष के दौरान 47 पोतों को हैंडल करने के लिए अनुमान लगाया है। केपीटी ने एक मास में 4 पोत अथवा अन्य शब्दों में प्रति सप्ताह एक वीएलसीसी के हिसाब को बनाए रखने के लिए गणना में सरलता के लिए सप्तरूप से इसे 48 पोतों की पूर्ण संख्या में बदला है। सीओटी पर टैंकों से कच्चे तेल के निरसन का प्रस्ताव बूस्टर पंपों की सहायता से तीन मेनलाइन पंपों द्वारा किया जाता है। इनमें से प्रत्येक की क्षमता 837.5 क्यूमी/प्रति घंटा (अर्थात् कुल निरसन दर 2512.5 क्यूमी/प्रति घंटा = 837.5 क्यूमी/प्रति घंटा * 3 मेनलाइन पंप) है। निम्नलिखित गणना से एक सप्ताह की समयावधि के भीतर एक पोत के निरसन की उपलब्धि में सहायता मिलती है:

विवरण	मान	यूनिट
837.5 क्यूमी/प्रति घंटा की क्षमता वाले बूस्टर पंपों द्वारा सहायित 3 संख्या में मेनलाइन पंप	2512.5	क्यूमी / प्रति घंटा
प्रतिदिन पंपिंग क्षमता	42210	क्यूमी / प्रति दिन
प्रतिदिन पंपिंग क्षमता (मीटरी टन में परिवर्तित करने के लिए 0.9 घनत्व कारक से गुणा करना)	37989	मीटरी टन/प्रति दिन
वीएलसीसी का पार्सल आकार उपर्युक्त आकार के पोत के निरसन के लिए अपेक्षित दिन	255000 6.71 लगभग अर्थात् 1 सप्ताह	मी टन दिन

(घ) एचपीसीएल मित्तल पाइपलाइन लिमिटेड (एचपीसीएलएमपीएल), आईएमसी लिमिटेड (आईएमसी) जैसे उपयोक्ताओं / संभावित बोलीदाताओं में से कुछ ने भंडारण क्षमता पर कुछ विंता जाहिर की है। उनका तर्क यह है कि तेल शोधक के लिए दो से तीन ग्रेड के कच्चे तेल की आवश्यकता हो सकती है और यह संभव है कि एक से अधिक तेल शोधक कच्चे तेल के लिए एसपीएम का उपयोग कर सकते हैं। इसलिए, उन्होंने अतिरिक्त भंडारण टैंक के लिए अनुरोध किया है। केपीटी ने जोरदार ढंग से यह दावा किया है कि अलग-अलग उपयोक्ताओं के दो पोतों का विरोध खारिज किया जाता है। यह स्पष्ट करते हुए कहा है कि 12 एमएमटीपीए की इष्टतम क्षमता और प्रति सप्ताह एक पोत की पोत आवृत्ति प्राप्त करने के लिए, भंडारण क्षेत्र की योजना बनाई गई है, केपीटी ने जोरदार ढंग से यह दावा किया है कि अलग-अलग उपयोक्ताओं के दो पोतों का विरोध खारिज किया जाता है। केपीटी ने तर्क दिया है कि एक से अधिक उपयोक्ता के लिए भी, पोत के आगमन की योजना बनाई जा सकती है। एचपीसीएलएमपीएल ने यह उल्लेख किया है कि यद्यपि पोत से एसपीएम को इनपुट निस्सरण दर 5500 मी टन/प्रति घंटा की दर से प्राप्त की जा सकती है, तथापि, केपीटी द्वारा 3 मेनलाइन पंपों के लिए 2512.5 क्यूमी/प्रति घंटा पर माना गया निस्सरण काफी अधिक है और यह 5500 मी टन/प्रति घंटा के इनपुट दर से मेल नहीं खाता है। उनका तर्क है कि भारत में, सामान्यतया 28 या 30 इंच के व्यास वाली पाइपलाइनों का इस्तेमाल होता है। भले ही 30 इंच व्यास की पाइप लाइन का इस्तेमाल किया जाए, कच्चा तेल तीन पंपों द्वारा 1300 से 1400 क्यूमी / प्रति घंटे की दर से निरसित किया जा सकता है। एचपीसीएलएमपीएल ने, इसलिए, दृढ़तापूर्वक कहा है कि केपीटी द्वारा प्रस्तावित सात टैंक यहां तक कि वर्तमान क्षमता को हैंडल करने के लिए भी पर्याप्त नहीं हैं और यह सुझाव दिया है कि टर्मिनल संचालित करने के लिए चौदह भंडारण टैंक आवश्यक हैं।

जहां तक एचपीसीएलएमपीएल द्वारा किए गए उल्लेख का संबंध है, केपीटी ने संप्रष्ट किया है कि तीन मेनलाइन पंपों द्वारा 2512.5 क्यूमी / प्रति घंटा के कुल निरसन दर पर, इसने 70% के दक्षता कारक को लागू किया है और सीओटी से तेल शोधक तक अंतिम रूप से 1750 क्यूमी/प्रति घंटा (2512.5 क्यूमी/घंटा * 70%) की निरसन दर पर विचार किया गया है। जहां तक सीओटी से तेल शोधक तक निरसन के बारे में एचपीसीएलएमपीएल द्वारा व्यक्त की गई शंका का संबंध है, केपीटी ने यह सुझाव दिया है कि पाइपलाइनों के व्यास की वृद्धि, अतिरिक्त पम्पिंग क्षमता या बूस्टर पंपों की अधिक संख्या जैसे दक्षता सुधारों के उपायों को अपनाने से प्रस्ताव में परिकल्पित निरसन दर अर्जित की जा सकती है। चूंकि सीओटी से तेल शोधक तक पाइपलाइनों के माध्यम से कच्चे तेल के अंतरण की गतिविधि परियोजना के दायरे से बाहर है, जैसाकि केपीटी द्वारा सूचित किया गया है, इसलिए, इसका इस आदेश में इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित संदर्भ प्रशुल्क पर कोई प्रभाव नहीं पड़ेगा।

जहां तक एचपीसीएलएमपीएल द्वारा किए गए इस उल्लेख का संबंध है कि सीओटी पर 7 दिन तक की डवेल टाइम की अवधि कसी हुई है, केपीटी ने यह उल्लेख किया है कि एक बार सीओटी पर कच्चा तेल प्राप्त कर लिया जाता है तो उसे निरन्तर तेल शोधक को भेजा जा सकता है क्योंकि ऐसी स्थिति नहीं आने वाली है कि तेल शोधक के पास कोई काम न हो। उपर्युक्त को ध्यान में रखते हुए, केपीटी ने गणना प्रस्तुत की है, जिससे पता चलता है कि एक वीएलसीसी पोत को 7 दिनों के भीतर खाली किया जा सकता है। केपीटी ने यह बलपूर्वक उल्लेख किया है कि 50 हैक्टेक्टर भूमि में 6 टैंकों पर की गई भंडारण क्षमता की परिकल्पना 12 एमएमटीपी पर मूल्यांकित एसपीएम की इष्टतम क्षमता की हैंडलिंग के लिए पर्याप्त है। केपीटी द्वारा प्रस्तुत स्पष्टीकरण पर विश्वास करते हुए यह प्राधिकरण सीओटी पर कच्चे तेल के भण्डारण के लिए केपीटी द्वारा अपनायी गई भण्डारण क्षमता को स्वीकार करने के लिए प्रेरित हुई है।

केपीटी का मौजूदा प्रस्ताव 50 हेक्टेयर भूमि के आवंटन के आधार पर संदर्भ प्रशुल्क के निर्धारण और प्रति सप्ताह ह एक वीएलसीसी पोत पर विचार करने से संबंधित है ताकि 12 एमएमटीपीए की इष्टतम क्षमता को पूरा किया जा सके। भंडारण क्षमता के बारे में उनकी चिंता के संबंध में बोली दाताओं को सुविधा प्रदान करने के उद्देश्य से, केपीटी के प्रस्ताव में रियायत की अवधि के दौरान कंसेसियनार को अतिरिक्त 50 हेक्टेयर भूमि प्रदान करने की परिकल्पना की गई है, यदि भंडारण की सुविधा का विस्तार करने की जरूरत हो और इसके साथ यह शर्त हो कि इसकी मध्यावधि में इष्टतम क्षमता और वर्तमान कवायद में इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित भंडारण प्रभार के लिए संदर्भ प्रशुल्क की समीक्षा की जा सकेगी। 2013 के प्रशुल्क दिशा निर्देशों के साथ-साथ 2008 के प्रशुल्क दिशा निर्देशों में परियोजना अवधि के दौरान परियोजना प्रोफाइल में परिवर्तन के कारण इस प्राधिकरण द्वारा निर्धारित प्रशुल्क की किसी भी समीक्षा के लिए कोई प्रावधान नहीं किया गया है। तथापि, यह उल्लेख करना प्रासंगिक प्रतीत होता है कि पृष्ठ 8 पर इस परियोजना के लिए केपीटी द्वारा प्रस्तुत व्यावहार्यता रिपोर्ट में उसके द्वारा इस परियोजना के लिए 100 हैक्ट. भूमि की परिकल्पना की गई है जिसमें से 50 हैक्ट. भूमि केपीटी द्वारा प्रारंभ में कंसेसनेयर को आवंटित की जानी है और अतिरिक्त 50 हैक्ट. भूमि केपीटी द्वारा भविष्य में उपलब्ध करायी जानी है, बशर्ते भूमि उपलब्ध हो। इसके बावजूद भी, संभावित बोलीदाताओं ने अतिरिक्त भूमि के आवंटन का अनुरोध किया है। उपर्युक्त स्थिति को देखते हुए, यदि केपीटी परियोजना अवधि के दौरान 50 हैक्ट. अतिरिक्त भूमि आवंटित करता है तो इस प्राधिकरण द्वारा निर्धारित संदर्भ प्रशुल्कों की समीक्षा केपीटी द्वारा किए जाने वाले प्रस्ताव के अनुसार की जाएगी। इसलिए, केपीटी को सभी संभावित बोलीदाताओं को बोली के चरण पर ही बोली दस्तावेज में और साथ ही रियायत करार में इस बात का बिल्कुल स्पष्ट उल्लेख किया जाना चाहिए कि यदि केपीटी द्वारा कंसेसनेयर को परियोजना अवधि के दौरान किसी भी समय 50 हैक्ट. अतिरिक्त भूमि आवंटित करने का निर्णय करता है तो इस प्राधिकरण द्वारा इस आदेश में निर्धारित संदर्भ प्रशुल्क की समीक्षा की जाएगी। केपीटी द्वारा अतिरिक्त 50 हैक्ट. भूमि के आवंटन करने की स्थिति में केपीटी को इस आदेश में निर्धारित संदर्भ प्रशुल्क की समीक्षा करने के लिए प्रस्ताव प्रस्तुत करना सुनिश्चित करना चाहिए और यह भी सुनिश्चित करना चाहिए कि इसमें निर्धारित संदर्भ प्रशुल्क की समीक्षा करली गई है।

(vi) पंजी लागतः

(क) एसपीएम परियोजना के लिए केपीटी द्वारा अनुमानित कुल पूँजी लागत 992.38 करोड़ रुपए है। इसमें एसपीएम एवं पाइप लाइन और संबद्ध सुविधाओं के लिए 561.65 करोड़ रुपए और कच्चे तेल के भण्डारण के लिए क्रूड ऑयल टर्मिनल (सीओटी) के लिए 430.73 करोड़ रुपए सम्मिलित हैं। जैसाकि पहले उल्लेख किया गया है, एसपीएम के संचालन के लिए अलग से कोई मानदंड निर्धारित नहीं हैं।

पत्रत्न ने पूँजी लागत अनुमानों के समर्थन में दर विश्लेषण प्रस्तुत किए हैं। बाजार की मौजूदा दरों के आधार पर पूँजी लागत की समीक्षा करने के लिए आईएमसी के अनुरोध के संबंध में, पत्रत्न ने इस बात की पुष्टि की है कि परियोजना लागत का अनुमान नए सिरे से किया गया है और बाजार की मौजूदा दरों के आधार पर है। केपीटी द्वारा अनुमानित 992.38 करोड़ रुपए की पूँजीगत लागत में विविध पूँजी लागत के संबंध में सीओटी के लिए एसपीएम और पाइपलाइनों के लिए पूँजी लागत अनुमानों का 5% शामिल है। यह द्रवित टर्मिनल से संबंधित दिशा-निर्देशों में निर्धारित मानदंडों के अनुसार है। 992.38 करोड़ रुपए की पूँजी लागत वर्ष 2014 में केपीटी द्वारा प्रारंभ की गई व्यवहार्यता रिपोर्ट से समर्थित है। 2008 के दिशा-निर्देशों में यह विनिर्दिष्ट है कि उसी पूँजीगत लागत पर विचार किया जाए जो संबंधित पततन न्यास द्वारा अनुमानित की जाए।

उपर्युक्त स्थिति को देखते हुए और इस बात को मानते हुए कि केपीटी द्वारा अनुमानित पंजीगत लागत व्यवहार्यता रिपोर्ट पर आधारित है और कथित तौर पर बाजार की मौजूदा दर के आधार पर है, इस कवायद में कुल पंजी लागत, जैसाकि केपीटी द्वारा अनमान लगाया गया था, पर निर्भर किया जाता है।

(ख) दिशा-निर्देशों में निर्धारित मानदंडों के अनुसार नियोजित पूँजी पर प्रतिफल अनुमानित पूँजी लागत का 16% होने का अनमान है।

एसपीएम और सीओटी के लिए प्रचालन लागत :—

केपीटी ने, एसपीएम प्रचालन कार्यों के लिए विशेष मानकों के अभाव में प्रचालन लागत के आकलन के लिए द्रवय टर्मिनल (लिक्विड टर्मिनल) के लिए निर्धारित मानकों को ही अपनाया है। केपीटी द्वारा आकलित प्रचालन लागत पर विचार इस प्रकार है:

(क) आपूर्तिकर्ताओं के साथ चर्चा करने के उपरांत जैसाकि केपीटी ने रिपोर्ट दी है, एसपीएम प्रालन हेतु विद्युत व ईंधन की आवश्यकता नहीं है। एसपीएम पर क्रड हैंडलिंग संबंधी कार्यों के बारे में केपीटी ने कहा है कि एसपीएम

आपरेशनों के लिए पोत के पंप से काम किया जाएगा। केपीटी द्वारा स्पष्ट की गई स्थिति विश्वसनीय है। यह केपीटी पर एसपीएम के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारण हेतु अपनाए गए पूर्ववर्ती स्थिति के ही समान है।

क्रूड आयल टर्मिनल के लिए केपीटी द्वारा लिक्विड कार्गो टर्मिनल के लिए निर्धारित 2.4 लाख प्रति हैक्टेयर की दर से विद्युत खपत का मानक लेते हुए, 50 हैक्टेयर भूमि के लिए सामान्य विद्युत रौशनी के लिए विद्युत खपत का आकलन किया है। जब इस बात की पुष्टि मांगी गई कि कृया पूरे क्षेत्र में रौशनी की आवश्यकता होगी तो न्यास द्वारा हाँ में पुष्टि की गई कि सीओटी के 50 हैक्टेयर के भू क्षेत्र में सामान्य रौशनी की आवश्यकता होगी। केपीटी द्वारा दिए गए सपष्टीकरण और मानते हुए कि ये एक एसपीएम प्रचालकों के लिए लिक्विड टर्मिनलों में विशेष मानक अनुपलब्ध होने की स्थिति में निर्धारित मानकों पर आधारित है और यह भी मानते हुए कि किसी भी उपयोक्ता ने इस संबंध में कोई आपत्ति नहीं की है, केपीटी द्वारा आकलित विद्युत खपत को मान लिया जाता है। केपीटी के संशोधित प्रस्ताव में 10.89 प्रति यूनिट के हिसाब से विद्युत लागत पर विचार किया गया है जो वर्ष 2014-15 के दौरान विद्युत की प्रशुल्क अनुसूची को आधार मान कर विद्युत के प्रति यूनिट के हिसाब से विस्तृत गणना से पुष्ट है। सीओटी के लिए विद्युत लागत वही ली गई है जो केपीटी ने आकलित की है।

(ख) सीओटी के लिए मरम्मत और अनुरक्षण लागत का आकलन सिविल कार्यों की समग्र निश्चित परिसंपत्ति मूल्य का 1% की दर से किया गया है तथा सीओटी और एसपीएम प्रचालकों दोनों के लिए मरम्मत और अनुरक्षण लागत का आकलन लिक्विड टर्मिनलों हेतु दिशानिर्देश - 2008 में निर्धारित मानकों को अंगीकार करते हुए यांत्रिक उपकरणों की समग्र निश्चित परिसंपत्ति मूल्य के 2% की दर से किया गया है। बीमा लागत और अन्य खर्चों का आकलन, लिक्विड टर्मिनल के लिए दिशानिर्देश-2008 में निर्धारित मानकों को अंगीकार करते हुए एसपीएम और सीओटी के लिए आकलित प्रत्येक के समग्र निश्चित परिसंपत्ति मूल्य के 1% की दर से किया गया है। केपीटी के द्वारा किए गए आकलन के अनुसार ही इन लागत मर्मों पर विचार किया गया है।

(ग) प्रशुल्क दिशानिर्देश-2008 की धारा 3.5.3 में निर्दिष्ट है कि मूल्यहास का परिकलन कंपनी अधिनियम, 1956 में निर्धारित दरों के अनुसार 'स्ट्रेट लाइन मेथड' (एसएलएम) का अनुसरण करते हुए किया जाए। केपीटी ने कंपनी अधिनियम, 1956 में निर्धारित दरों के अनुसार, संबंधित परिसंपत्ति समूह के लिए एसएलएम के अनुसार सिविल लागत पर मूल्यहास के 3.34% की दर से, तथा यांत्रिक उपकरणों पर 10.34% की दर से मूल्यहास की अभिगणना की है। केपीटी को यह अनुरोध किए जाने पर कि मूल्यहास की राशि कंपनी अधिनियम, 2013 के प्रावधानों के अनुसार किया जाए, केपीटी ने मान लिया है कि मूल्यहास की दर कंपनी अधिनियम, 2013 में निर्धारित जीवन मानकों के अनुसार होना चाहिए। तथापि मूल्यहास गणना के अध्ययन से देखने में आया है कि केपीटी ने मूल्यहास गणना में कोई संशोधन नहीं किया है।

सिविल लागत पर मूल्यहास की दर कंपनी अधिनियम, 2013 में निर्धारित मूल्यहास के अनुसार पाई गई है और इसलिए इसे केपीटी द्वारा आकलित मान लिया गया है। यांत्रिक उपकरणों पर पूँजी लागत के संबंध में मूल्यहास की दर केपीटी द्वारा प्रभारित 10.34% के स्थान पर कंपनी अधिनियम, 2013 में निर्धारित मूल्य हास दर के अनुसार 10% मानी जाती है।

जहां तक पाइपलाइन का संबंध है, जवाहरलाल नेहरू पत्तन न्यास (जेएनपीटी) ने 'तेल जेडी' के लिए संदर्भ प्रशुल्क निर्धारित करने के लिए अपने प्रस्ताव में उल्लेख किया था कि कम्पनी अधिनियम, 2013 के अधीन पाइपलाइनों पर मूल्यहास की दर 4% होनी चाहिए। जेएनपीटी के मामले में 31 दिसम्बर, 2013 के आदेश संख्या टीएमपी/50/2013-जेएनपीटी पारित करते समय इस प्रस्ताव को मान लिया गया था। इस प्रस्ताव को कोलकाता पत्तन न्यास (केओपीटी) पर खाद्य तेल कार्गो की हैंडलिंग के लिए चल-पाइप लाइन सुविधा हेतु सामान्य प्रशुल्क के निर्धारण के लिए भी अपनाया था।

यह मानते हुए कि मूल्यहास की दर कंपनी अधिनियम, 2013 के प्रावधानों के अनुसार होनी चाहिए, केपीटी ने पाइपलाइन के लिए 4% की दर पर कोई आपत्ति नहीं की है।

कंपनी अधिनियम, 2013 (संदर्भ अनुसूची-II की धारा 123) के प्रावधान के अनुसार पाइपलाइनों की प्रयोज्य लाइफ 30 वर्ष मानी जाती है, जिसका अभिप्राय मूल्यहास की दर 3.34% प्रति वर्ष है। जेएनपीटी की तेल जेडी के मामले में, पत्तन द्वारा बताई गई स्थिति के आधार पर मूल्यहास की 4% दर और 3.34% में अधिक अंतर नहीं है। अतः पाइपलाइन पर मूल्यहास की दर केपीटी द्वारा कही गई 10.34% की अपेक्षा जेएनपीटी पर ऑयल जेडी के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क के निर्धारण हेतु अनुमत मूल्य हास तथा कोलकाता पत्तन न्यास पर चल पाइपलाइन के लिए प्रशुल्क के निर्धारण हेतु एक अन्य आदेश संख्या टीएमपी 25/2014-केओपीटी दिनांक 29 अक्टूबर, 2014 के अनुरूप 4% मानी जाती है।

मूल्यहास का परिकलन करते समय अन्य परिसंपत्तियों को सिविल और उपकरणीय लागत के अनुसार लिया गया है और मूल्यहास परिकलित किया गया है। इसे अन्य अपफ्रंट प्रशुल्क मामलों के समान पाया गया है।

(घ) (i) अपफ्रंट प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अनुसार संबंधित पततन न्यासों के दर मानों में निर्धारित दरों के आधार पर पततन की परिसंपत्तियों के लिए लाइसेंस फीस के आकलन की आवश्यकता है। जैसाकि इस आदेश के पूर्ववर्ती भाग में वास्तविक स्थिति के संबंध में कहा गया है कि केपीटी द्वारा 34.06 करोड़ रुपए के कुल लाइसेंस शुल्क का अनुमान लगाया है, जिसमें एसपीएम प्रचालन कार्यों के लिए 282743 वर्ग मीटर भू-क्षेत्र में एसपीएम स्थापित करने के लिए 26.99 करोड़ रुपए का लाइसेंस शुल्क, , 17.5 कि.मी. पाइप लाइन के लिए 35,000 वर्ग मी. भू-क्षेत्र तथा एसपीएम के चारों ओर 31,80,0863 वर्ग मीटर जल क्षेत्र की उपलब्धता हेतु और सीओटी के लिए पततन ने क्रूड के भंडारण के लिए 50,000 वर्गमीटर हेतु 7.07 करोड़ की लाइसेंस फीस का आकलन किया है। अधिकांश उपयोक्ताओं/बोलीदाताओं ने यह आपत्ति की है कि केपीटी द्वारा तथा की गई दर बहुत ऊँची है। यद्यपि केपीटी ने लाइसेंस फीस की प्रति इकाई दर नहीं घटाई है। फिर भी इसके द्वारा इस मद पर पुनः विचार करने के पश्चात कुल लाइसेंस फीस को 34.06 करोड़ रुपए/वर्ष से घटाकर 12.12 करोड़ रुपए प्रति वर्ष कर दिया है। केपीटी द्वारा लाइसेंस फीस के आकलन में किए गए संशोधन और उसके कारणों की पूर्ववर्ती पैराग्राफों में वास्तविक स्थिति सहित व्याख्या की गई है। अतः उन्हें यहां दोहराया नहीं गया है।

(ii) क्रूड आयल टर्मिनल (सीओटी) पर संदर्भित भंडारण सुविधा के लिए रियायतग्राही को 50 हैक्टेयर भूखण्ड आबंटित करने का प्रस्ताव, केपीटी ने किया है। इसलिए केपीटी द्वारा सीओटी पर भंडारण के लिए प्रचालन लागत हेतु 50 हैक्टेयर भूखण्ड के लिए लाइसेंस फीस का आकलन किया है। सीओटी के लिए लाइसेंस फीस का यही आकलन मान लिया जाता है।

(iii) केपीटी ने एसपीएम के चारों ओर 6,43,261 वर्ग मीटर जल क्षेत्र के लिए, एसपीएम प्रचालन कार्यों के लिए लाइसेंस फीस का आकलन किया है तथा उल्लेख किया है कि यह वादिनार में अधीनस्थ एसपीएम परियोजना के अनुसार ही है। केपीटी द्वारा उक्त कुल जल क्षेत्र पर गणना का विस्तृत विवरण प्रस्तुत किया गया है। केपीटी द्वारा एसपीएम से सीओटी तक 17.5 कि.मी. लम्बी X 2 मी. चौड़ी पाइप लाइन के लिए 35000 वर्ग मी. क्षेत्र का आकलन किया है। एसपीएम प्रचालन कार्यों के लिए, केपीटी द्वारा आकलित इस वर्ग मीटर क्षेत्र के लिए किसी भी उपभोक्ता ने कोई आपत्ति नहीं की है। केपीटी द्वारा एसपीएम के चारों ओर जल क्षेत्र के लिए लाइसेंस फीस के आकलन तथा पाइपलाइन के लिए गणित संशोधित कुल क्षेत्र विश्वसनीय है।

(iv) केपीटी के द्वारा सीओटी पर 50 हैक्टेयर भू-खण्ड के लिए लाइसेंस फीस के आकलन के लिए प्रति इकाई दर 141.45/ वर्गमीटर/वार्षिक और पाइपलाइन के लिए 35000 वर्ग मीटर के लिए लाइसेंस फीस भू-क्षेत्र का 50% अर्थात् 141.45 और इसका 50% = 70.725/वर्ग मीटर/वार्षिक एसपीएम के चारों ओर 6,43,261 वर्ग मीटर जल क्षेत्र के लिए लाइसेंस फीस के आकलन को मान लिया गया है।

(v) अपफ्रंट प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अनुसार संबंधित पततन न्यासों के दर मानों में निर्धारित दरों के आधार पर पततन की परिसंपत्तियों के लिए लाइसेंस फीस के आकलन की आवश्यकता है। केपीटी द्वारा वर्ष 2012 में परामर्शदाता द्वारा किए गए भू-मूल्यांकन के आधार पर भू-क्षेत्र के लिए 141.45 प्रति वर्ग मीटर वार्षिक तथा जल क्षेत्र के लिए 70.725 प्रति वर्ग मीटर वार्षिक की इकाई दर लाइसेंस फीस के आकलन के लिए "दिशानिर्देश 2008" में निर्धारित प्रावधानों के अनुसार नहीं है। यहां यह भी कहना सुसंगत होगा कि एसपीएम के लिए पूर्व-निश्चित अपफ्रंट प्रशुल्क में लाइसेंस फीस के आकलन के लिए इकाई दर 0.75 प्रति वर्गमीटर प्रति माह थी (अर्थात् 9 प्रति वर्ग मीटर/माह) थी। जो केपीटी द्वारा टूना के लिए दर मानों पर निर्धारित दरों पर आधारित थी। कुछ उपयोक्ताओं/बोलीकर्ताओं जैसेकि एचपीएसएल-मित्तल पाइप लाइन्स लिमिटेड 9 प्रति वर्ग मीटर वार्षिक की दर से, जैसेकि पूर्ववर्ती एसपीएम प्रस्ताव में है, के अनुसार करने का अनुरोध किया है। इसलिए केपीटी से लाइसेंस फीस के आकलन को प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित दरों के अनुसार लागू दर मानों के आधार पर संशोधित करने का अनुरोध किया गया।

केपीटी ने स्पष्ट किया है कि लाइसेंस फीस का परिकलन भू-नीति दिशानिर्देश, 2014 के पैरा 16.2(एफ) के अनुसार किया गया है। संदर्भित पैरा का संबंधित उद्दरण नीचे दिया जाता है:-

"पीपीपी परियोजनाओं के मामलों में बाजार शाव के आधार पर अद्यतित/अद्यतन वार्षिक पट्टा किराया अनुमोदित वार्षिक बढ़ोतरी दर सहित बोलीदाताओं को बोली के समय ही सूचित किया जाएगा।"

केपीटी ने उल्लेख किया है कि केपीटी द्वारा वर्ष 2012 में टूना में भूमि का मूल्यांकन एक सक्षम सरकारी/अनुमोदित मूल्यांकनकर्ता के द्वारा किया गया था। केपीटी ने किए गए अ-मूल्यांकन का प्रमाणन मूल्यांकन रिपोर्ट के संबंधित पृष्ठों की प्रति लगाकर किया है। पत्रने ने उल्लेख किया है कि उस बोर्ड के द्वारा कथित भू-मूल्यांकन का अनुमोदन अभी किया जाना शेष है। चूंकि भूमि के अद्यतित/अद्यतन बाजार मूल्य केपीटी के पास हैं और भूमि नीति दिशानिर्देश, 2014 की धारा 16.2(एफ) में प्रदत्त होने के कारण केपीटी ने स्थिति अनुरूप अद्यतित बाजार-मूल्य के आधार पर लाइसेंस फीस वर्ष 2012 में अनुमोदित मूल्यांकनकर्ता द्वारा मूल्यांकित भूमि के 2266/वर्गमीटर/वार्षिक की दर से बाजार मूल्य पर 6% प्रत्यागम के हिसाब से परिकलित की गई है। (जो महापत्रनों के लिए भूमि नीति, 2014 में निर्धारित प्रत्यागम का निम्नतम स्तर है)। इस प्रकार पट्टा किराया 135.96/वर्ग मीटर/वार्षिक (अर्थात् $2266 \times 6\% = 135.96$ परिकलित हुआ है। चूंकि भूमि का मूल्यांकन वर्ष 2012 से किया गया है इसलिए भूमि के लिए लाइसेंस फीस को 2% वार्षिक दर से बढ़ाया गया है जोकि वर्ष 2014 के लिए लाइसेंस शुल्क के संबंध में 141.45/वर्ग मीटर/वर्ष (135.96 वर्गमीटर/वर्ष *2%*2%) का निर्णय करने के लिए 2014 के भूमि नीति दिशानिर्देश में निर्धारित नव्यनतम कैप है।

सिद्धांततः, जब टूना में दो वर्ष पूर्व, वर्ष 2012 में केपीटी द्वारा भूमि का मूल्यांकन किया गया था तो केपीटी को लागू नीति दिशानिर्देशों का अनुसरण करते हुए लाइसेंस फीस के अनुमोदन ले लेना चाहिए था। यह स्पष्ट नहीं है कि केपीटी ने यह अनुमोदन क्यों नहीं लिया। केपीटी ने अब भूमि नीति दिशानिर्देश, 2014 की धारा 16.2(एफ) का हवाला दिया है जिसके अनुसार पत्रन को, पीपीपी परियोजनाओं के मामले में बोलीदाताओं को अद्यतित/अद्यतन बाजार मूल्य के आधार पर केपीटी द्वारा परिकलित वार्षिक पट्टा किराया सूचित करना आवश्यक है।

यद्यपि केपीटी द्वारा लाइसेंस फीस की प्रति इकाई पर भूमि नीति दिशानिर्देश, 2014 की धारा 18(क) के अनुसार भूमि आबंटन समिति की सिफारिशों के अनुसार नहीं हैं और इसे केपीटी के बोर्ड का विशेष अनुमोदन भी प्राप्त नहीं है, इस बात से भी इंकार नहीं किया जा सकता कि केपीटी के द्वारा निर्धारित प्रस्तावित दर को बोर्ड का अनुमोदन प्राप्त है। इसलिए प्रस्तावित दर को, जिसमें उपर्युक्त दर पर लाइसेंस फीस का आकलन शामिल है, परियोजना के लिए इसके बोर्ड का आनुषंगिक अनुमोदन भी प्राप्त है।

केपीटी द्वारा भूमि नीति दिशानिर्देश, 2014 में संबंधित धारा के संदर्भ तथा केपीटी द्वारा इस परियोजना के लिए, जोकि पोत परिवहन मंत्रालय की वर्ष 2014-15 के लिए परियोजनाओं की सूची में शामिल एक परियोजना है, संदर्भ प्रशुल्क के लिए व्यक्ति नितांत आवश्यकता के मद्देनजर यह प्राधिकरण अपक्रंट प्रशुल्क निश्चित करने के लिए केपीटी के द्वारा निर्धारित स्तर पर लाइसेंस फीस की प्रति इकाई दर से विचार करने/मानने पर विवश है। इस प्राधिकरण द्वारा मान्य लाइसेंस फीस की यह प्रति इकाई दर वर्तमान एसपीएम परियोजना के लिए अपक्रंट फीस निर्धारित करने के प्रयोजन के लिए है। चेतावनी स्वरूप यह प्राधिकरण स्पष्ट करता है कि लाइसेंस फीस की कथित प्रति इकाई दर इस परियोजना के लिए संदर्भ प्रशुल्क को निर्धारित करने की सीमा तक ही इस्तेमाल की जानी चाहिए और किसी भी ढंग से उपर्युक्त दर के लिए इस प्राधिकरण के अनुमोदन का हवाला या संदर्भ किसी के द्वारा भविष्य में किसी अन्य प्रयोजन के लिए न दिया जाए।

भूमि नीति दिशानिर्देश की धारा 17(1) में विनिर्दिष्ट है कि प्रयुक्त भूमि के लिए लाइसेंस फीस का 50% जल क्षेत्र के लिए लाइसेंस फीस के तौर पर ली जाए। इस धारा का अनुसरण करते हुए एसपीएम के चारों ओर जल क्षेत्र के लिए लाइसेंस फीस का आकलन, केपीटी द्वारा भूमि के लिए परिकलित लाइसेंस फीस के 50% के हिसाब से अर्थात् $50\% \times 141.45/\text{वर्ग मीटर/वर्ष} = 70.725$ प्रति वर्ग मीटर प्रति वर्ष की दर से किया गया है। जबकि केपीटी द्वारा अब तक एसपीएम के चारों ओर किए गए जल क्षेत्र के आकलन में एसपीएम से सीओटी तक जलमग्न पाइप लाइन के लिए 35,000 वर्ग मीटर के लिए यही मानक नहीं अपनाया है क्योंकि पाइपलाइन क्षेत्र जलमग्न होने के कारण केपीटी द्वारा भू-क्षेत्र के अनुरूप 141.45 प्रतिवर्ग मी/वर्ष का पूर्ण इकाई दर लगाई गई है। केपीटी द्वारा यह कहना कि यह पूर्व अनुमोदित आदेश अनुसार है, तर्कसंगत नहीं लगता क्योंकि भूमि के बाजार-मूल्य के आधार पर यह 9/वर्ग मीटर/वर्ष का पट्टा किराया नहीं लगाया गया है। केपीटी का यह तर्क कि यह भूमि नीति, 2014 के अनुरूप है, वास्तव में कथित दिशानिर्देश में धारा 17(1) के प्रावधानों के परिप्रेक्ष्य में सही नहीं पाया गया है। एसपीएम से सीओटी का पाइप लाइन क्षेत्र जलमग्न क्षेत्र होने के कारण, केपीटी द्वारा भूमि के लिए परिकलित

लाइसेंस फीस दर अर्थात् 141.45 प्रति वर्ग मीटर भूमि नीति दिशानिर्देश, 2014 के अनुरूप नहीं पायी गई है। इसलिए जल क्षेत्र में जलमग्न पाइपलाइन क्षेत्र के लिए लाइसेंस फीस का आकलन, केपीटी द्वारा भूमि के लिए परिकलित लाइसेंस फीस का 50% के हिसाब से संशोधित किया जाता है। उपरोक्त संशोधन अनुसार केपीटी द्वारा संशोधित लाइसेंस फीस मान ली जाती है। केपीटी द्वारा आकलित फीस 12.12 करोड़ की अपेक्षा लागत विवरणी में दी गई 11.87 करोड़ की संशोधित फीस प्राधिकरण को मान्य है। 0.25 का अंतर केपीटी द्वारा पाइप लाइन के लिए उल्लिखित 141.25 प्रति वर्ग मीटर/वर्ष की अपेक्षा 70.725 प्रति वर्ग मीटर/वर्ष की दर से लाइसेंस के लिए प्रति इकाई दर लागू करने के कारण उत्पन्न हुआ है। (अर्थात् अंतर : 70.725 प्रति वर्ग मीटर/वर्ष *35000 वर्ग मीटर पाइप लाइन = 0.25 करोड़)

(च) उपर्युक्त विश्लेषणों के अनुरूप एसपीएम पर क्रूड हैंडलिंग के लिए कुल प्रचालन लागत का आकलन 61.02 करोड़ और सीओटी के लिए कुल प्रचालन लागत का आकलन 61.95 करोड़ किया गया है। आकलित एसपीएम प्रचालन कार्यों से कुल वार्षिक अपेक्षित राजस्व का आकलन 150.88 करोड़ किया गया है। आकलित 89.86 करोड़ की पूँजी लागत पर और 61.02 करोड़ की प्रचालन लागत का कुल मिलाकर 16% है। यह केपीटी द्वारा एसपीएम प्रचालन कार्यों के लिए अपेक्षित वार्षिक राजस्व 197.39 करोड़ जो कि 89.86 लाख का आकलित पूँजी लागत तथा 107.53 करोड़ की प्रचालन लागत पर कुल 197.39 करोड़ के प्रत्यागम के स्थान पर है। केपीटी द्वारा तैयार प्रचालन लागत आकलन तथा संशोधित आकलन में अन्तर 46.51 करोड़ (अर्थात् 107.53 - 89.86 करोड़) है। 46.51 करोड़ में से 21.94 करोड़ का अंतर केपीटी द्वारा संशोधन करने, परन्तु अपने संदर्भ प्रशुल्क परिकलन (34.06 करोड़ - 12.12 करोड़) में अनुसरण न करने के कारण लाइसेंस शुल्क के परिकलन करने पर उत्पन्न हुआ है। शेष अन्तर कंपनी अधिनियम, 2013 का मूल्यहास की दरों में संशोधनों के कारण जो केपीटी के द्वारा मान लिए गए, परन्तु परिकलन में नहीं लिए गए तथा भूमि के अंदर पाइपलाइन बिछाने के लिए 100% की इकाई दर की अपेक्षा, जैसाकि पहले भी उल्लेख किया है, 50% की इकाई दर से लाइसेंस शुल्क के परिकलन के परिणामस्वरूप हुआ है।

(ख) एमपीएम से अपेक्षित समग्र राजस्व की वसूली पूर्णतया संयोजित हैंडलिंग प्रभारों से किये जाने का प्रस्ताव है। इसी प्रकार 12 एमएमटीपीए की इष्टतम क्षमता के लिए आकलित 150.38 करोड़ के वार्षिक राजस्व के लिए केपीटी के द्वारा प्रस्तावित 164.50 के स्थान पर 125.74 प्रति टन की दर से समेकित हैंडलिंग प्रभार निर्धारित किया जाता है।

31 मार्च, 2005 को अधिसूचित प्रशुल्क दिशानिर्देश की धारा 4.3 में निर्धारित सरकार की तटीय रियायत नीति के अनुसार पीओएल सहित क्रूड हैंडलिंग के लिए किसी प्रकार की रियायत नहीं दी गई है। इसलिए पतन ने भी तटीय श्रेणी के लिए हैंडलिंग प्रभार में किसी रियायती प्रशुल्क का प्रस्ताव नहीं किया है।

(ix) सीओटी से समग्र आकलित वार्षिक राजस्व मांग (एआरआर) भंडारण प्रभार की पद्धति से वसूल करने का प्रस्ताव है। भंडारण प्रभार की गणना के लिए टैंकों की आंकी गई 2,80,800 टन की भंडारण क्षमता को आधार माना गया है। यह मानते हुए कि पूरे वर्ष इन भंडारण टैंकों में इतनी ही मात्रा में क्रूड आयल का भंडारण किया जाएगा, केपीटी द्वारा 365 दिनों के लिए कुल भंडारण क्षमता के आंकड़ों का परिकलन इस पर दिशानिर्देश अनुसार 70 प्रतिशत इष्टतम उपयोग-घटक लागू करते हुए 7,17,44,400 टन/वर्ष (अर्थात् 2,80,000 टन /प्रतिदिन * 365 दिन 70 प्रतिशत) किया है। केपीटी द्वारा अपनाया गया आधार विश्वसनीय है। सीओटी से संशोधित आकलित एआरआर-130.87 करोड़ (केपीटी द्वारा आकलित 131.52 करोड़) को समग्र 7,17,44,400 टन की भंडारण क्षमता से विभाजित किया गया है जैसाकि केपीटी द्वारा किया गया है। इस प्रकार केपीटी द्वारा प्रस्तावित 18.33/टन/दिन के स्थान पर यह भंडारण प्रभार 18.24 /टन/दिन आता है।

(x) एसपीएम से सीओटी पर भंडारण टैंकों तक सारे क्रूड आयल को स्थानान्तरित करके भंडारण सुविधा का उपयोग करना होगा। केपीटी ने लिखित प्रस्ताव किया है कि सीओटी पर किसी कार्गो के लिए किसी निशुल्क अवधि की कोई अनुमति नहीं होगी। किसी भी उपयोगकृत/संबंधित बोलीदाता ने इस संबंध में कोई आपत्ति नहीं की है। पूर्वकृत अनुसार एसपीएम प्रचालकों के लिए कोई मानक निर्धारित नहीं किए गए हैं। इस पर केपीटी द्वारा प्रस्तावित सभी शर्तें निर्धारित मानी जाएंगी।

(xi) संदर्भ प्रशुल्क अनुसूचि में पतन, प्रतिदिन, और टन जैसे शब्दों की परिभाषा सामान्य परिभाषाओं के समान ही है। अतः अनुमोदित की जाती है। टीएएमपी की प्रस्तावित परिभाषा इसके दर मानों में शामिल किए जाने से संबंधित नहीं है। अतः उसे शामिल नहीं किया गया।

(xii) संयोजित हैंडलिंग प्रभार के अंतर्गत नोट सं। 1 उल्लेख करता है कि पोत/टैंकर से पाइप लाइन के माध्यम से क्रूड आयल टर्मिनल तक क्रूड के वहन व हैंडलिंग, घाट भाड़ा व प्रचालन की भंडारण प्रभार को छोड़कर अन्य सभी संबंधित सुविधाएं जो

प्रशुल्क अनुसूची में दी गई है, प्रदान करने के लिए उपर्युक्त निर्धारित हैंडलिंग प्रभार एक संयोजित दर है। यह प्रस्तावित नोट संयोजित हैंडलिंग दर के अधीन प्रदत्त सेवाओं की व्याख्या करता है अतः इसे केपीटी के प्रस्ताव के अनुसार संदर्भ प्रशुल्क अनुसूची में विहित किया जाता है।

संदर्भ प्रशुल्क अनुसूची के ड्राफ्ट में प्रस्तावित अन्य सभी शर्तें वही हैं जो इस प्राधिकरण द्वारा जनवरी, 2011 में अनुमोदित अपक्रंट प्रशुल्क अनुसूची में निर्धारित हैं अतः उन्हें स्वीकार किया जाए।

(xiii) भंडारण प्रभार वसूलने से संबंधित अन्य सामान्य शर्तें कि यह टर्मिनल के अकार्य दिवसों सहित सभी दिवसों तथा सीमा शुल्क विभाग के अधिसूचित सार्वजनिक अवकाश के दिनों में कार्गो खड़ा करने के लिए देय होगा और भंडारण प्रभार तब देय नहीं होगा जब टर्मिनल प्रचालन उपयोक्ता के अनुरोध करने पर टर्मिनल प्रचालन के कारणों से कार्गो को डिलिवर/शिप करने की स्थिति में नहीं होगा, ये अन्य अपक्रंट प्रशुल्क मामलों में निर्धारण सामान्य शर्तों के अनुरूप हैं अतः केपीटी के प्रस्ताव अनुसार इस मामले में निर्धारित किये जाते हैं।

(xiv) संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देश, 2013 की धारा 2.2 के अनुसार इस प्राधिकरण द्वारा संदर्भ प्रशुल्क के साथ निष्पादन मानकों को निर्धारित किया जाना अपेक्षित है। यद्यपि 2013 के संशोधित दिशानिर्देशों के अनुसार इस प्राधिकरण का कार्य निष्पादन मानकों की तह तक जाना आवश्यक नहीं है। तथापि इस तथ्य में कोई गुजाइश नहीं। पत्तनों द्वारा बहुत ही युक्तियुक्त और निष्पाद्य कार्य निष्पादन मानकों का निर्धारित करते हैं।

केपीटी ने एसपीएम के लिए 5500 टन/घंटे की दर से आउटपुट का कार्य निष्पादन मानक प्रस्तुत किया है जो जनवरी 2011 में, एसपीटीएम प्रचालक के लिए अपक्रंट प्रशुल्क के निर्धारण के लिए अपने पूर्व प्रस्ताव में अनुमोदित औसतन 5500 टन/घंटा की दर से इष्टतम क्षमता पर आधारित है। जैसाकि पहले भी उल्लेख किया गया है, केपीटी को अन्य एसपीजी एमज को अन्य एसपी एमज पर वीएलसीसी के लिए प्राप्त हैंडलिंग दर के आधार पर आउटपुट मापदंडों को अद्यतन करने का परामर्श दिया गया था। केपीटी ने जवाब दिया है कि वर्तमान एसपीएम परियोजना में भी यह 5500 टन/घंटा की औसतन निष्पादन दर जो केपीटी के द्वारा प्रस्तुत पूर्व प्रस्ताव में 12 एमटीपीए की मूल्यांकित इष्टतम हैंडलिंग क्षमता का आधार है और जिसका वर्ष 2010 के आदेश के पैरा 12.3 में उल्लेख है, प्रस्तावित एसपीएम परियोजना के लिए प्रासंगिक है। इस प्रकार केपीटी द्वारा एसपीएम पर क्रूड आयल की प्रस्तावित 5500 टन की गाँस बर्थ आउटपुट के कार्य निष्पादन मानकों को सम्मिलित किया जाता है।

अंतरण भंडारण विराम समय (ट्रांजिट डेले टाइम) के लिए कार्य निष्पादन मानक प्रस्ताव 7 दिन का है। इसके लिए केपीटी ने गणना की है। अतः केपीटी द्वारा प्रस्तावित कार्य निष्पादन मानक का प्रस्ताव विहित किया जाता है।

केपीटी द्वारा आगम और वितरण प्रचालन कार्य हेतु टर्न अराउंड टाइम के लिए 37,989 मीटर/दिन के निष्पादन मानक का प्रस्ताव रखा है। 37989 मीटर/दिन के निष्पादन मानक का प्रस्ताव 837.5 क्यू मीटर/घंटा वाले 3 मुख्य लाइनों के पम्पों के तकनीकी सलाहकार की सिफारिश पर रखा गया है। इस पर पूर्वती ऐराग्राफों में भंडारण क्षमता के अंतर्गत विस्तार से चर्चा की गई है। किसी भी उपयोक्ता ने इस मापदंड पर कोई आपत्ति नहीं की है। इसलिए केपीटी द्वारा प्रस्तावित निष्पादन मानक विहित किया जाता है।

विभिन्न कार्गो के लिए निष्पादन मानकों को नियंत्रित करने वाली शर्तें निर्धारित करने के विशेष अनुरोध के बावजूद केपीटी ने इन्हें निर्धारित नहीं किया है।

जैसाकि संशोधित दिशानिर्देश 2013 की धारा 2.2 के अनुसार, प्राधिकरण द्वारा पत्तन के प्रस्ताव के आधार पर प्रस्तावित निष्पादन मानकों को अधिसूचित किया जाना अपेक्षित है, पत्तन द्वारा प्रस्तावित निष्पादन मानक संदर्भ प्रशुल्क अनुसूची के साथ अधिसूचित किए जाते हैं।

(xv) केपीटी ने इंडोक्सेशन फेक्टर से संबंधित एक सामान्य नोट का प्रस्ताव रखा है जिसमें प्रतिवर्ष स्वतः संमजन के लिए डब्ल्यूपीआई के आधार हेतु 01 जनवरी, 2014 की तारीख प्रस्तावित है। चूंकि संदर्भ प्रशुल्क परिकलन में लागत आकलन के लिए वर्तमान बाजार मूल्यों (वर्ष 2014) पर आधारित हैं। इसे उपयुक्त तथा केपीटी के प्रस्ताव के अनुसार प्रत्येक वर्ष स्वतः संमजन के लिए 01 जनवरी, 2014 को डब्ल्यूपीआई के आधार के लिए प्रासंगिक पाया गया है।

13.1 उपर्युक्त के अनुसार संदर्भ प्रशुल्क अनुसूची संदर्भ प्रशुल्क को संचालित करने वाली अन्य शर्तों के साथ संशोधित कर दी गई है।

13.2 संशोधित संदर्भ प्रशुल्क अनुसूची अनुबंध-II पर संलग्न है और पत्तन द्वारा प्रस्तावित कार्य निष्पादन मानक अनुबंध-III पर संलग्न है।

13.3 परिणामतः उपर्युक्त कारणों और पूर्ण विचार विमर्श के आधार पर यह प्राधिकरण कांडला पत्तन न्यास पर कच्छ की खाड़ी में एसपीएम सुविधाओं के लिए संदर्भ प्रशुल्क अनुसूची अनुमोदित करता है तथा कार्य निष्पादन मानकों सहित अधिसूचित करता है।

13.4 संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देश 2013 के खंड 2.5 के अनुसार इस प्राधिकरण द्वारा अधिसूचित संदर्भ प्रशुल्क कार्य निष्पादन मानक, बोली दस्तावेज में उल्लिखित किए जाएंगे और पीपीपी परियोजनाओं के मामले में रियायत करार में उल्लिखित किए जाएंगे। तदनुसार, केपीटी

को, इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित संदर्भ प्रशुल्क और कार्य निष्पादन मानकों को बोली दस्तावेज और बाद में पीपीपी परियोजनाओं के मामले में रियायत करार में शामिल करने की सलाह दी जाती है।

13.5 वाणिज्यिक प्रचालन (सीओडी) के आरंभ होने की तारीख से उस वित्तीय वर्ष की 31 मार्च तक प्रशुल्क उस वर्ष के प्रासंगिक 'इंडेक्स्ड' संदर्भ प्रशुल्क तक ही सीमित होगा। यह उपर्युक्त संदर्भ प्रशुल्क दिशानिर्देश-2013 के पैरा 2.2 में प्रदत्त इनडेक्सेशन के आधार पर सवतः संशोधित किया जाएगा जो कि पूरी रियायत अवधि के दौरान लागू रहेगा।

तथापि, पीपीपी प्रचालक निष्पादन मानकों के साथ एक ऐसा प्रशुल्क ("कार्य निष्पादन संबंधी प्रशुल्क") प्रचालन के अगले वर्ष से आने वाले वित्तीय वर्ष की 01 अप्रैल से कम से कम 90 दिन पूर्व लगने के लिए स्वतंत्र होगा जोकि उस प्रासंगिक वित्तीय वर्ष के लिए इंडेक्स्ड संदर्भ प्रशुल्क से अलग होगा। ऐसा कार्य निष्पादन संबंधी प्रशुल्क संबंधित वित्तीय वर्ष के लिए इनडेक्स्ड संदर्भ प्रशुल्क के 15% (और यह प्रशुल्क सीमा होगी) से अधिक नहीं होगा। कार्य निष्पादन संबंधी प्रशुल्क आगामी वित्तीय वर्ष के प्रथम दिन से लागू हो जाएगा तथा पूरे वर्ष लागू रहेगा।

13.6 परियोजना के रियायत करार के अधीन स्वतंत्र रूप से नियुक्त अभियंता के प्रमाण पत्र सहित इस प्राधिकरण को एक प्रस्ताव प्रस्तुत किया जाएगा जिसमें पिछले 12 माह प्रचालन के पहले वर्ष के वास्तविक महीनों के दौरान जैसी भी स्थिति हो, रियायत करार में शामिल कार्य निष्पादन संबंधी मानकों की उपलब्धियों का उल्लेख किया जाएगा।

13.7 प्रस्ताव प्राप्त होने के 7 दिन के अन्दर यह प्राधिकरण प्रशुल्क दिशानिर्देश, 2013 के पैरा 5 में उल्लिखित कार्य निष्पादन मानकों की उपलब्धियों पर केपीटी की राय आमंत्रित करेगा।

13.8 प्रचालक द्वारा पिछले 12 माह में रियायत करार में शामिल कार्य निष्पादन मानक हांसिल न किए जाने की स्थिति में यह प्राधिकरण आगामी वर्ष के लिए कार्य निष्पादन संबंधी प्रशुल्क अधिसूचित करने के लिए प्रस्ताव पर विचार नहीं करेगा तथा प्रचालक, आगामी वित्त वर्ष के लिए केवल इंडेक्स्ड संदर्भ प्रशुल्क का पात्र होगा।

13.9 केपीटी की राय पर विचार करने के पश्चात यदि यह प्राधिकरण पाता है कि रियायत करार में शामिल कार्य निष्पादन मानकों का परिपालन किया गया है तो यह प्राधिकरण कार्य निष्पादन संबंधी प्रशुल्क आगामी वित्त वर्ष के लिए, 15 मार्च से पूर्व अधिसूचित कर देंगे।

13.10 कार्य निष्पादन संबंधी प्रशुल्क पर विचार करते समय यह प्राधिकरण कार्य निष्पादनों तथा प्रचालक द्वारा इनके अनुपालन को जांचेगा। यह प्राधिकरण प्रचालक द्वारा कार्य निष्पादन मानकों के अनुपालन की उपलब्धियों या अन्यथा स्थिति के आधार पर कार्य निष्पादन संबंधी प्रशुल्क के प्रस्ताव को स्वीकार करने या रद्द करने के बारे में निर्णय लेगा। इंडेक्स्ड संदर्भ प्रशुल्क तथा कार्य निष्पादन संबंधी प्रशुल्क का निर्धारण प्रशुल्क दिशानिर्देश, 2013 के साथ संलग्न परिशिष्ट के अनुसार किया जाएगा।

13.11 पीपीपी प्रचालकों से प्रचालन के तीसरे वर्ष से प्राप्त कार्य निष्पादन संबंधी प्रशुल्क का प्रस्ताव पिछले 12 माह की कार्य निष्पादन उपलब्धियों के स्वतंत्र रूप से नियुक्त अभियंता के द्वारा सत्यापित होने पर इस प्राधिकरण द्वारा स्वतः ही अधिसूचित कर दिया जाएगा। पीपीपी प्रचालक तीसरे वर्ष से कार्य निष्पादन संबंधी प्रशुल्क के लिए, स्वतंत्र अभियंता से उपलब्धियों के सत्यापन प्रमाण पत्र के साथ मार्च की पहली तारीख से प्रस्ताव प्रस्तुत करेगा और यह प्राधिकरण 20 मार्च तक कार्य निष्पादन संबंधी प्रशुल्क आगामी वर्ष से लागू करने के लिए उसे अधिसूचित कर देगा।

13.12 जैसाकि संशोधित दिशानिर्देश, 2013 में निहित है कि किसी उपयोक्ता को इस प्राधिकरण द्वारा अधिसूचित कार्य निष्पादन संबंधी मानकों के पीपीपी प्रचालकों के द्वारा पूरा करने के बारे में कोई शिकायत है तो वह इस प्राधिकरण को एक प्रतिवेदन दे सकता है। उसके पश्चात यह प्राधिकरण प्रतिवेदन के आधार पर एक जांच करेगा तथा अपनी निष्कर्ष रिपोर्ट कांडला पत्तन न्यास को दे देगा। कांडला पत्तन न्यास उस निष्कर्ष रिपोर्ट पर रियायत करार के प्रावधानों के अनुसार आवश्यक कार्रवाई करने के लिए बाध्य होगा।

13.13 संशोधित दिशानिर्देश, 2013 की धारा 6.3.1 के अनुसार, रियायत करार पर हस्ताक्षर करने के 15 दिन के अंदर संबंधित प्रचालक रियायत करार इस प्राधिकरण को भेजेगों जो इसे अपनी वेबसाइट पर लोड करेगा।

13.14 संशोधित दिशानिर्देश, 2013 की धारा 6.3.2 के अनुसार, पीपीपी प्रचालक इस प्राधिकरण को कार्गो परिवहन शिप बर्थ की दिन की आठउपर तथा प्रत्येक बर्थ के लिए लगाए गए प्रशुल्क के बारे में तिमाही रिपोर्ट प्रस्तुत करेगा। ये तिमाही रिपोर्ट प्रचालक द्वारा प्रत्येक आगामी तिमाही के प्रथम माह में प्रस्तुत की जाएंगी। इस प्राधिकरण द्वारा समय-समय पर अपेक्षित कोई अन्य सूचना भी इस प्राधिकरण को प्रस्तुत की जाएगी।

13.15 जैसाकि दिशानिर्देश, 2013 में विहित है, यह प्राधिकार पीपीपी प्रचालक से प्राप्त सभी ऐसी सूचनाएं अपनी वेबसाइट पर प्रकाशित करेगा। तथापि, यह प्राधिकरण वह सूचना जो वाणिज्यिक दृष्टि से संवेदनशील हो, को वेबसाइट पर प्रकाशित न करने के प्रचालक के अनुरोध पर विचार करेगा। ऐसे अनुरोध डाटा/सूचना के वाणिज्यिक दृष्टि से संवेदनशील होने के विस्तृत कारणों तथा उससे राजस्व / तथा प्रकाशन से प्रचालन पर होने वाले दुष्प्रभावों के साथ किए जाने चाहिए।

13.16 दिशा-निर्देशों के खण्ड 3.8.5 के अनुसार यदि दर मान और शर्तों के कथन के संबंध में किसी स्पष्टीकरण अथवा व्याख्या की अपेक्षा के संबंध में कोई प्रश्न उठने की स्थिति में मामला इस प्राधिकरण को भेजा जाएगा और इस संबंध में इसका निर्णय आपरेटर के लिए बाध्यकारी होगा।

13.17 परियोजना से संबंधित निष्पादन मानदंड बोली दस्तावेज में स्पष्ट रूप में विनिर्दिष्ट किए जाने चाहिए। आपरेटर से कम से कम बोली दस्तावेज/रियायत करार में दर्शाए गए निष्पादन मानदंड के अनुसार अनुपालन की अपेक्षा की जाती है।

13.18 आपरेटर के वास्तविक निष्पादन का प्रबोधन इस प्राधिकरण द्वारा किया जाएगा। यदि सेवा की गुणवत्ता के संबंध में कोई शिकायत मिलती है तो यह प्राधिकरण ऐसे आरोपों की जांच कराएगा और अपने निष्कर्ष के पीछे को भेज देगा। यदि आपरेटर के विरुद्ध कोई कार्रवाई की जानी हो तो केपीटी द्वारा संबंधित रियायत करार के प्रावधानों के अनुरूप उपयुक्त कार्रवाई की जाएगी।

13.19 टर्मिनल पर वाणिज्यिक गतिविधि के दौरान, प्रत्येक तिमाही के समाप्त होने से 15 दिन पहले की अवधि के भीतर प्रचालक के पीटी के माध्यम से इस प्राधिकरण को एक रिपोर्ट भेजेगा जिसमें पूर्व के तीन महीनों के दौरान टर्मिनल के वास्तविक और वित्तीय निष्पादन का उल्लेख होगा।

टी. एस. बालासुब्रह्मण्यन, सदस्य (वित्त)

[विज्ञापन III/4/असा./143/2014]

अनुलग्नक- I

कच्छ की खाड़ी में कांडला पत्तन न्यास पर सिंगल प्वायट मूरिंग और संबद्ध सुविधाओं के लिए अपक्रिय प्रशुल्क प्रतिपादन

रु. करोड़ में

क्र.सं.	विवरण	का.प.न्यास का आकलन	का.प. न्यास के आकलन का टीएमपी द्वारा संशोधित आकलन
I	<u>एसपीएम की इष्टतम क्षमता</u>	केपीटी ने वर्ष 2010 में पूर्व प्रस्तावित एसपीएम परियोजना के अनुरूप 12 एमएमटीपीए की इष्टतम एसपीएम हैंडलिंग क्षमता को बढ़ाकर रखा है। केपीटी द्वारा 12 एमएमटीपीए की आकलित तथा इस प्राधिकरण द्वारा स्वीकृत इष्टतम क्षमता को 18 जनवरी, 2011 के आदेश के पैरा 13 (ii) (c) और पैरा 14(v) में दिया गया है।	
	टर्मिनल की इष्टतम क्षमता (मिलियन टनों में)	12.00	12.00
II	<u>पूँजी लागत</u>		
(i)	<u>एसपीएम और पाइप लाइन-यांत्रिक लागत</u>		
	(क). एसपीएम और संबद्ध सुविधाएं	179.24	179.24
	(ख). पाइप लाइनें और स्थापितकरण लागत	355.67	355.67
	(ग). विविध [(क) व (ख) पर 5%]	26.75	26.75
	उप जोड़ एसपीएम व पाइप लाइनें (i)	561.65	561.65
(ii).	<u>क्रूड आयल टर्मिनल</u>		
	(क). क्रूड आयल टर्मिनल – सिविल लागत	229.90	229.90
	(ख). क्रूड आयल टर्मिनल – यांत्रिक उपकरण लागत	180.32	180.32
	(ग). विविध [(क) व (ख) पर 5%]	20.51	20.51
	उप जोड़ क्रूड आयल टर्मिनल (ii)	430.73	430.73
	एसपीएम परियोजना के लिए कुल पूँजी लागत (i+ii)	992.38	992.38
III	<u>एसपीएम पर क्रूड आयल हैंडलिंग के लिए प्रचालन लागत</u>		
(i)	मरम्मत और अनुरक्षण		

	(क). मशीनी उपकरणः [केपीटी: 2% * ₹ 561.65 करोड़] [टीएमपी: 2% * ₹ 561.65 करोड़]	11.23	11.23
(ii)	मूल्य हास		
	(क). मशीनी उपकरणः [केपीटी: 10.34% * ₹ 561.65 करोड़] [टीएमपी: (10% * ₹ 188.20 करोड़)+(4% * ₹ 373.45 करोड़ – पाइपलाइन लागत)]	58.07	33.76
(iii)	बीमा [केपीटी: 1% * ₹ 561.65 करोड़] [टीएमपी: 1% * ₹ 561.65 करोड़]	5.62	5.62
(iv)	लाइसेंस फीस		
	(क). भू-खण्डः [केपीटी: (एसपीएम के चारों ओर 282743 वर्ग मी जल क्षेत्र + 35000 वर्ग मी पाइप लाइन के लिए * ₹ 141.45/वर्ग मी/वर्ष] [केपीटी पत्र दिनांक 31.12.14 : 35000 वर्ग मी पाइप लाइन के लिए * ₹ 141.45/वर्ग मी/वर्ष = ₹0.50 लाख]# [टीएमपी: 35000 वर्ग मी पाइप लाइन के लिए * ₹. 70.725/वर्ग मी/वर्ष = ₹ 0.25 लाख]	4.49	0.25
	(ख) जल क्षेत्रः [केपीटी: 3180863 वर्ग मी* ₹ 70.725/वर्ग मी/वर्ष] [केपीटी पत्र सं. 31.12.14: 643261 वर्ग मी*70.725/वर्ग मी/वर्ष = ₹ 4.55 लाख]# [टीएमपी: केपीटी के दिनांक 31.12.2014 के पत्रअनुसार स्वीकार्य]	22.50	4.55
(v)	अन्य दूर्योग (1% * ₹ 561.65 करोड़)	5.62	5.62
	एसपीएम(III) पर क्रूड आयल हैंडलिंग के लिए प्रचालन लागत	107.53	61.02
IV	क्रूड आयल टर्मिनल (सीओटी) पर भंडारण के लिए प्रचालन लागत		
(i)	विद्युत लागतः [केपीटी: 50 हैक्टे. * 2.4 लाख/हैक्टे. * ₹ 10.89/यूनिट] [टीएमपी: 50 हैक्टे. * 2.4 लाख/हैक्टे. * ₹ 10.89/यूनिट]	13.07	13.07
(ii)	मरम्मत और अनुरक्षण		
	(क). सिविलः [केपीटी: 1% * ₹ 241.39 करोड़] [टीएमपी: 1% * ₹ 241.39 करोड़]	2.41	2.41
	(ख). मशीनीः [केपीटी: 2% * ₹ 189.34 करोड़] [टीएमपी: 2% * ₹ 189.34 करोड़]	3.79	3.79
(iii)	बीमा [केपीटी: 1% * ₹ 430.73 करोड़] [टीएमपी: 1% * ₹ 430.73 करोड़]	4.31	4.31
(iv)	मूल्य हास		
	(क). सिविलः [केपीटी: 3.34% * ₹ 241.39 करोड़] [टीएमपी: 3.34% * ₹ 241.39 करोड़]	8.06	8.06

	(ख). मर्शीनी: [केपीटी: 10.34% * ₹ 189.34 करोड़] [टीएएमपी: 10% * ₹ 189.34 करोड़]	19.58	18.93
(v)	लाइसेंस फीस		
	(क). भूखण्ड : [केपीटी: 500000 वर्ग मी* ₹ 141.45/वर्ग मी/वर्ष] [टीएएमपी: केपीटी द्वारा निर्धारितस्वीकार्य]	7.07	7.07
(vi)	अन्य दूया (1% * ₹ 430.73 करोड़)	4.31	4.31
	क्रूड आयल टर्मिनल पर भंडारण के लिए प्रचालन लागत- (IV)	62.60	61.95
V	अनुमानित वार्षिक राजस्व की अपेक्षा और प्रस्तावित प्रशुल्क		
	-		
(क).	एसपीएम पर क्रूड आयल हैंडलिंग		
(i)	एसपीएम पर क्रूड हैंडलिंग के लिए अनुमानित वार्षिक राजस्व की अपेक्षा		
	(क). कुल प्रचालन लागत	107.53	61.02
	(ख). नियोजित पूँजी पर लाभ @ 16% * ₹ 561.65 करोड़	89.86	89.86
	(ग). एसपीएम पर क्रूड आयल हैंडलिंग के लिए कुल राजस्व की अपेक्षा ।	197.39	150.88
(ii)	इन्स्टेम क्षमता (एमटीपीए में)	12.00	12.00
(iii)	एसपीएम पर प्रति टन क्रूड हैंडलिंग के लिए प्रति टन की दर ₹. प्रति मी.टन [(i) (c)/(ii)]	164.50	125.74
	-		
(ख)	क्रूड आयल टर्मिनल (सीओटी) पर भंडारण प्रभार		
(i)	सीओटीपर भंडारण सुविधा के लिए अनुमानित वार्षिक राजस्व की अपेक्षा		
	(क). कुल प्रचालन लागत	62.60	61.95
	(ख). नियोजित पूँजी पर लाभ @ 16% * ₹ 430.73 करोड़.	68.92	68.92
	(ग). सीओटी पर भंडारण प्रभारों के लिए कुल राजस्व की अपेक्षा	131.52	130.87
	-		
(ii)	सीओटी पर भंडारण क्षमता के मानक		
	(क). क्रूड आयल टर्मिनल पर टैंकों की भंडारण क्षमता (किलो लीटर में)	312,000.00	312,000.00
	(ख). दिवसों की संख्या	365.00	365.00
	(ग). उपयोगिता क्षमता	70%	70%
	(घ). घनत्व (किलो लीटर से टनों में परिवर्तन)	0.90	0.90
(iii)	भंडारण प्रभार ₹./मी.ट/दिन [अनुमानित एआरआर/(312000*365*70%*0.9 = 717,44,400 टन)]	18.33	18.24
	-		
	# नोट: केपीटी ने दिनांक 31 दिसम्बर, 2014 के अपने पत्र के द्वारा संशोधित लाइसेंस फीस का उल्लेख किया है तथापि केपीटी ने लाइसेंस के इस संशोधन के पश्चात संशोधित संदर्भ प्रशुल्क नहीं दिए हैं।		

कांडला पत्रन न्यास

कच्छ की खाड़ी में सिंगल प्वांयट मूरिंग स्थापित करने और अन्य सुविधाओं के लिए बीओटी आधार पर संदर्भ प्रशुल्क अनुसूची

अध्याय 1 – परिभाषा और सामान्य शर्तें

1.1 परिभाषा-सामान्य

इन दर मानों में निम्न परिभाषाएं लागू होंगी बशर्ते पाठ में अन्यथा आवश्यक न हो:

- (i). "पत्रन" का अभिप्राय कांडला पत्रन न्यास होगा ।
- (ii). "प्रति दिन" का अभिप्राय: प्रति कैलेंडर दिवस है अन्यथा यदि उल्लेख न किया गया हो ।
- (iii). "टन" अभिप्राय: एक मीट्रिक टन या 1,000 किलोग्राम या एक क्यूबिक मीटर होगा ।

1.2 सामान्य नियम व शर्तें:

(i). विलम्बित अदायगी/परिशोधन:

- (क). उपयोगकर्ता विलम्बित अदायगियों पर दंडित ब्याज अदा करेगा । इसी प्रकार टर्मिनल प्रचालक विलम्बित परिशोधनों पर ब्याज अदा करेगा ।
- (ख). ब्याज की दर भारतीय स्टेट बैंक के "प्राइम लेंडिंग रेट" से 2% अधिक होगी ।
- (ग). परिशोधनों में देरी, सेवाएं पूरी होने या उपयोगकर्ता द्वारा सभी दस्तावेज प्रस्तुत किए जाने, दोनों में से जो भी बाद में हो, के 20 दिन बाद से गिनी जाएंगी ।
- (घ). उपयोगकर्ता द्वारा अदायगी में विलम्ब, प्रचालक द्वारा बिल की तिथि से 10 दिन बाद से गिना जाएगा । यह प्रावधान तथापि उन मामलों में लागू नहीं होगा जहां मुख्य पत्रन न्यास अधिनियम, 1963 में सेवाओं का लाभ उठाने से पहले अदायगी शर्तबद्ध है और/या दर मान में शर्त के तौर पर विहित की गई है ।

(ii). सभी प्रभार प्रत्येक बिल के कुल राशि के रूपये के अगले उच्चतर अंक की पूर्ण संख्या में कर दिए जाएंगे ।

(iii). देय परिकलन के लिए भार की इकाई एक टन या 1,000 किलोग्राम, आयतन मापने की इकाई एक क्यूबिक मीटर और अधिक की इकाई परिमाण में द्रव मापने की इकाई 1,000 लीटर होगी ।

(iv). (क). इस दर मान में निर्धारित दरें उच्चतम स्तरीय हैं । इसी प्रकार कमीशन और छूट निम्नतम स्तरीय हैं । प्रचालक, यदि चाहे, निम्नतर दरें कम कर सकता है और/या उच्चतर कमीशन और छूट दे सकता है ।

(ख). प्रचालक, यदि चाहे तो दर मानों में निर्धारित दरों को लागू करने वाली शर्तों को भी तर्क सम्मत बना सकता है, यदि, उन्हें तर्क सम्मत बनाने से प्रयोगकर्ता को प्रति इकाई दर में कुछ राहत मिलती हो और दर मानों में निर्धारित इकाई दरें उच्चतम स्तरों से अधिक नहीं होती । प्रदत्त है कि प्रचालक निम्न दरों को सार्वजनिक तौर पर अधिसूचित और/या ऐसी दरों को निर्धारित करने वाली शर्तों को तर्क संगत करने/या नई निर्धारित दरें टीएमएमपी द्वारा अधिसूचित दरों से अधिक नहीं होंगी, अधिसूचित करें ।

(v). समग्र भार या आयतन का माप या किसी एक मद की क्षमता के परिकलन में 0.5 तक के भार या अंश को 0.5 तथा 0.5 और इससे ऊपर के भाग को (यदि कहीं उल्लेख न किया गया हो) एक पूर्ण इकाई के तौर पर माना जाएगा ।

(vi). प्रयोगकर्ता को, प्रचालक के कारण होने वाले विलम्बों के लिए उचित स्तर तक प्रभार देने की आवश्यकता नहीं होगी ।

2. समेकित हैंडलिंग प्रचार

विवरण	दर रूपए में प्रति मी.टन
संयोजित हैंडलिंग प्रभार	125.74

नोट:

- (i). उपर्युक्त निर्धारित हैंडलिंग प्रभार नीचे अगले खण्ड में निर्धारित भंडारण प्रभारों को छोड़कर, एक द्वारा प्रदत्त, पोर्ट/टैकरों से कच्चा तेल हैंडल करने, पाइप लाइनों के माध्यम से कूड़ आयल टर्मिनल तक वहन (तेल का) पत्रन भाड़ा और प्रचालक द्वारा अन्य सभी सुविधाएं प्रदान करने के लिए संयोजित दर हैं ।

(ii). संयोजित हैंडलिंग प्रभार एसपीएम पर हैंडल किए गए वास्तविक भार (टनों में) पर लगाया जाएगा।

(iii). कांडला पत्रन न्यास पत्रन द्वारा समय-समय पर पोत से जुड़ी हुई निम्नलिखित सेवाएं प्रदान के लिए, कांडला पत्रन न्यास के द्वारा निर्धारित दर मानों के अनुसार प्रभार लेगा:

- पत्रन देयता
- चालन फीस
- चालक परिचर्या फीस
- मूरिंग प्रभार
- लंगर-शुल्क
- खिंचाई प्रभार

3. भंडारण प्रभार :

कूड आयल टर्मिनल में भंडारित कार्गो के भंडारण प्रभार इस प्रकार होगा:

(क). आयात व निर्यात के लिए

विवरण/कार्गो	(दर रुपए में प्रति भी.टन प्रति दिन)
कूड आयल	18.24

नोट:

(i). किसी भी कार्गो के लिए कोई निशुल्क दिवस नहीं होगा।

(ii). कार्गो खड़ा करने के लिए, भंडारण, प्रभार टर्मिनल के अकार्य दिवसों और "कस्टम" द्वारा अधिसूचना राजपत्रित अवकाशों सहित सभी दिवसों के लिए देय होगा।

(iii). कार्गो पर भंडारण प्रभार उस अवधि के लिए नहीं लगेगा जब टर्मिनल प्रचालक निजी कारणों से प्रयोगकर्त्ता द्वारा अनुरोध किए जाने की अवस्था में कार्गो को भेजने/लगाने संबंधित कार्रवाई करने की स्थिति में नहीं होगा।

4. उपर्युक्त खण्ड 2 और 3 पर सामान्य टिप्पणी:

प्रशुल्क सीमाएं मुद्रा स्फीति से सूचकांकित की जाएगी परन्तु 01 जनवरी, 2014 और प्रासंगिक वर्ष के 01 जनवरी के बीच आने वाले थोक मूल्य सूचकांक (डब्ल्यू पी आई) में भिन्न के 60% की सीमा तक प्रशुल्क सीमाओं का ऐसा स्वतः समायोजन प्रत्येक वर्ष किया जाएगा और समायोजित प्रशुल्क सीमाएं प्रासंगिक वर्ष के 01 अप्रैल से आगामी वर्ष के 31 मार्च तक प्रभावी रहेंगी।

अनुलग्नक - III

कार्य निष्पादन मानक

कच्छ की खाड़ी में कांडला पत्रन न्यास पर सिंगल प्रवायंट मूरिंग स्थापित करने और संबद्ध सुविधाओं के लिए बीओटी आधार पर संदर्भ शुल्क

अनुसूची हेतु

कार्य निष्पादन मानक

क्र.सं.	मापदण्ड	कार्य निष्पादन मानक
(i)	कूड आयल-एसपीएम के लिए ग्रॉस वर्थ आऊट पुट	5500 टन/घंटा
(ii)	भंडारण प्रक्रिया अवधि	7 दिन
(iii)	आगम/निर्गम कार्यों के लिए अवधि	37989 भी.टन/दिन

TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS

NOTIFICATION

Mumbai, the 28th January, 2015

No. TAMP/60/2014-KPT.—In exercise of the powers conferred by Sections 48 and 50 of the Major Port Trusts Act, 1963 (38 of 1963), the Tariff Authority for Major Ports hereby disposes of the proposal received from the Kandla Port Trust for fixation of reference tariff for setting up of Single Point Mooring (SPM) and allied facilities in Gulf of Kutch on BOT basis in PPP mode under the Revised Guidelines for Determination of Tariff for Port Projects at Major Ports, 2013 as in the Order appended hereto.

TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS
Case No. TAMP/60/2014-KPT

Kandla Port Trust

Applicant

QUORUM:

- (i) Shri. T. S. Balasubramanian, Member (Finance)
- (ii) Shri. C. B. Singh, Member (Economic)

ORDER

(Passed on this 2nd day of January, 2015)

This case relates to the proposal received from the Kandla Port Trust (KPT) for fixation of reference tariff for setting up of Single Point Mooring (SPM) and allied facilities in Gulf of Kutch on BOT basis in PPP mode.

2.1. The Ministry of Shipping (MOS) under cover of its letter No. PR-14019/16/2012-PG dated 31 July, 2013 has issued 'Guidelines for Determination of Tariff for Projects at Major Ports, 2013' under Section 111 of the Major Port Trusts (MPT) Act, 1963 on 31 July, 2013. In compliance of the policy directives issued by the (MOS) under Section 111 of the MPT Act, 1963, the said Guidelines were notified vide Notification No.TAMP/18/2013-Misc. in the Gazette of India on 8 August 2013, vide Gazette No. 214. The said Guidelines are effective from 31 July, 2013. Subsequently, the MOS has issued revised Guidelines for Determination of Tariff for Projects at Major Ports, 2013 under Section 111 of the Major Port Trusts Act and made effective from 9 September, 2013. The said revised guidelines were notified in the Gazette of India on 30 September, 2013 vide Gazette No. 254.

2.2. The KPT has filed a proposal for fixation of Reference tariff for setting up of SPM and allied facilities in Gulf of Kutch on BOT basis under the revised tariff guidelines of 2013.

3.1. Before proceeding ahead on the current proposal filed by the KPT for fixation of the Reference Tariff it is relevant here to mention that the KPT had earlier in February, 2010 also filed a proposal for fixation of the upfront tariff for SPM facilities under then applicable guidelines of 2008 for upfront tariff fixation.

3.2. Since the upfront tariff guidelines of 2008 do not prescribe any norms for fixation of upfront tariff for SPM facilities, the matter was referred to the Ministry of Shipping (MOS). The MOS in response, vide its letter dated 9 June, 2010 had stated that the Indian Maritime University (IMU) has been engaged to examine the said matter and to furnish its report and had advised this Authority to undertake fixation of upfront tariff for SPM at KPT based on the parameters applicable for liquid bulk handling with reference to SPM operation carried out at the KPT, Cochin Port and Paradip Port Trust as an interim measure till the guidelines for SPM terminals are finalized. The advice of MOS was conveyed to KPT.

3.3. Subsequently, the KPT filed its revised proposal dated 12 January 2012. The revised proposal then filed by the KPT was processed and this Authority had passed an Order No.TAMP/15/2010-KPT dated 18 January, 2011, fixing upfront tariff for the SPM facility in Gulf of Kutch at KPT in pursuance of the upfront tariff guidelines of 2008.

4. The KPT has now stated that the said SPM project did not materialise for the reasons given in the subsequent paragraphs. Hence, the KPT has filed the current proposal dated 13 October 2014 for fixation of reference tariff under 2013 guidelines following the principles of 2008 guidelines for setting up of SPM and allied facilities after restructuring its proposal, followed by its e-mail dated 10 November, 2014 furnishing the contact details of three RFQ applicants for consultation, at our request.

5.1. The KPT in its proposal dated 13 October, 2014 has given the following reasons/background for seeking Reference Tariff for setting up SPM and allied facility on BOT basis:

- (i) The Project earlier envisaged by KPT comprised of SPM with capacity of 12 Million Metric Tonnes Per Annum (MMTPA) and pipeline of 19.5 kms to be connected with Crude Oil Terminal (COT). The COT was to be developed outside the Port Limits and did not form part of the Project.
- (ii) Based on the upfront tariff approved by the Authority for SPM facility vide Order No.TAMP/15/2010-KPT dated 18 January 2011 notified in the Gazette on 15 February, 2011, three rounds of bidding process were carried out by KPT. But, none of them could be closed with award of Letter of Intent to successful bidder.
- (iii) Hence, the Board of Trustees of Kandla Port have restructured the Project to make it more attractive. The major restructuring of the Project includes:
 - (a) Development of Crude Oil Terminal within the KPT port limits.
 - (b) Increasing the Construction Period from 2 Years to 4 years.
 - (c) The KPT to take responsibility to provide land for COT and also the Environment Clearance for the same.
- (iv) Accordingly, the project of “Setting up of Single Point Mooring (SPM) and Allied facilities in Gulf of Kutch on BOT basis on PPP Mode” for a concession period of 30 years, has been restructured. The project is first of its kind as it shall cater to common merchant users unlike presently operating SPM projects which are on captive use basis or any other structure.
- (v) The concept of the project is to establish a Single Point Mooring at an offshore location with sufficient draft for large crude carriers like VLCC (Very Large Crude Carrier), laying pipeline from SPM to Crude Oil Terminal to be developed onshore from where the Crude Oil shall be transported to respective refinery users through cross country pipelines.
- (vi) For the purpose, the Project cost estimates have been carried out afresh and the Optimal Capacity has been kept intact as approved by TAMP in its previous Order 18 January, 2011.
- (vii) Based on the already approved Optimal Capacity, with fresh estimates of capital and operating expenditure, tariff formulation has been carried out based on the principles of Guidelines of 2008.

5.2. The main highlights of the KPT proposal are summarized below:

- (i) The project envisages to establish SPM at an off shore location with sufficient draft for large crude carriers like VLCC.
- (ii) The main components of the project which shall be constructed by the BOT operator are:
 - (a) SPM Terminal.
 - (b) Crude Oil terminal for storage of liquid cargo (COT)
 - (c) Foundation for tank farm.
 - (d) Pipeline of 17.5 km comprising 15.75 Km submerged and 1.75 Kms in Inter-tidal zone.
- (iii) 17.5 Km Pipeline of 48" dia connecting SPM with Crude Oil Terminal is to be developed onshore on land area admeasuring 50 Ha. Additional 50 Ha land may also be provided for future expansion subject to the availability of the same with Concessioning Authority.
- (iv) There will be Storage Tank farm of 7 storage tanks for Petroleum crude of approx. 60000 cum per tank (pumpable volume of 52000 cum per tank) with provision of 1 tank for outage.
- (v) The storage tank farm shall have associated facilities which may include but not limited to Booster Pump Station, Pig Launcher/receiver, firefighting system, Electrical facilities, Civil and Structural components, ETP, lab testing facility, buildings etc. required for development of COT.
- (vi) Optimal Capacity:

Optimal Capacity of Single Point Mooring as approved in the TAMP Order dated 18 January, 2011 is 12 MMTPA and the same is maintained in the current proposal.
- (vii) Storage Capacity of COT:

Storage Tank capacity estimated by the port is 3,12,000 KL as shown below:

Sr. No.	Storage Capacity of the COT		
(i)	Pumpable Volume of Crude Oil	52000	Cum
(ii)	Nos. of Tanks Total	7	Nos.
(iii)	Less: 1 No. dedicated for outage i.e. evacuation/tanker loading	1	Nos.
(iv)	Net available for storage	6	Nos.
	Pumpable Volume of Crude Oil (i*iv)	312000	Cum

(viii) Capital Cost:

The capital cost of the project is estimated at ₹ 992.38 crores. The break-up of capital cost estimates is given below:

Sl. No.	Particulars	₹ in crores
(i)	SPM and Allied Facilities	179.24
(ii)	Pipelines Installation and Allied Facilities	355.67
(iii)	Block Estimates for SPM and Pipelines (i + ii)	534.91
(iv)	Crude Oil Terminal - Civil Cost	229.90
(v)	Crude Oil Terminal - Mechanical Cost	180.32
(vi)	Block Estimates COT (iv + v)	410.22
(vii)	Block Estimates for Project (iii + vi)	945.12
(viii)	IDC, Misc and Contingency for SPM and Pipelines @ 5%	26.75
(ix)	IDC, Misc and Contingency for COT @ 5%	20.51
(x)	Total Estimated Project Cost	992.38

(ix) Operating Cost:

The Operating Cost estimated based on principles of tariff guidelines of 2008 is tabulated below:

Particulars	Unit	Values	Rate	₹ in crs.
SPM & Pipelines				
Repairs & maintenance: mechanical	Gross Block ₹ in crores	561.65	2%	11.23
Civil		0.00	1%	0.00
Depreciation: mechanical		561.65	10.34%	58.07
Civil		0.00	3.34%	0.00
Insurance		561.65	1%	5.62
License Fee				
Land Area	Sq. mtrs.	317743	₹141.45/sq mtr/annum	4.49
Water Area	Sq. mtrs.	3180863	₹70.725/sq. mtr/annum	22.50
Other Expenses		561.65	1%	5.62
Total Operating Expenses - SPM & Pipelines (A)				107.53
Crude Oil Terminal				
Repairs and maintenance: mechanical	Gross Block	189.34	2%	3.79
Civil	Gross Block	241.39	1%	2.41
Depreciation: mechanical	Gross Block	189.34	10.34%	19.58
Civil	Gross Block	241.39	3.34%	8.06
Insurance	Gross Block	430.73	1%	4.31
License Fee				
Land Area	sqm	500000	₹141.45 mtr/annum	7.07
Power for illumination (norms 2.4 lakhs units/annual hectare)	Ha	12000000	₹10.89/unit	13.07
Other Expenses		430.73	1%	4.31
Total Operating Expenses – COT- (B)				62.60
Total Operating Expenditure for Project (C=A+B)				170.13

(x) Reference Tariff is calculated as shown below based on the principles of Tariff Guidelines, 2008:

Sr. No.	Particulars	₹ in crores
(A)	Crude handling Charges	
(i)	Annual Revenue Requirement	
(a)	Operating expenditure	107.53
(b)	16% on ROCE (16%*₹561.65 cr)	89.86
(c)	Total Annual Revenue Requirement	197.40
(ii)	Optimal handling Capacity (MT)	12000000
(iii)	Tariff for Crude handling (₹/MT) (c/ii)	164.50

(B)	Crude Oil Terminal (COT) Storage charges	
(i)	Annual Revenue Requirement	
(a)	Operating expenditure for COT	62.60
(b)	16% on ROCE (16%*₹430.73 cr)	68.92
(c)	Total Annual Revenue Requirement	131.52
(ii)	Capacity in KL	312000.00
(iii)	Operating Days	365.00
(iv)	COT Storage Charges ₹/MT/Day	18.33
(v)	Storage Charges ₹/MT/Month { Annual Revenue Requirement / [312000*365*0.7*0.9 (density)] }	549.93

(xi) Based on the above computation, the Reference Tariff proposed by the KPT is given here under:

(a) **CONSOLIDATED HANDLING CHARGES**

Description	Rate in ₹ per metric Ton
Composite handling charge	164.50

Notes: The handling charge prescribed above is a composite rate for handling the crude from vessels/tanker, transportation through pipeline till Crude Oil Terminal, wharfage and all other associated services provided by the operator except the storage charges which are proposed below in the next section.

(b) **STORAGE CHARGES:**

The storage charges for the cargo stored in the crude oil terminal shall be as below:

No free days shall be allowed for any type of cargo.

(i) For Import & Export

Description/Cargo	(Rate in ₹ per MT per day) Tariff
Crude Oil	18.33

(ii) For Import & Export

Description/Cargo	(Rate in ₹ per MT per Month)
Crude Oil	549.93

(xii) Performance Standards proposed by the KPT are given below:

Sl. No.	Performance Standard	Value/Unit	Remarks
(i)	Gross Berth Output for SPM – Crude Oil	5500 Tons/Hour	As per approved TAMP Order dated 15/2/2011
(ii)	Transit Storage Dwell Time	7 Days	= Parcel Size/Average Daily Disposal =255000 MT/37989 MT
(iii)	Turnaround Time for receipt/delivery operation	37989 MT/Day	Based on recommendation of Technical Advisor for 3 Mainline Pumps with capacity of 837.5 cum/hr.

6.1. Based on the preliminary scrutiny of the proposal, the KPT was requested vide our letter dated 3 December, 2014 to furnish additional information/clarifications on a few points. The KPT has vide its letter dated 6 December, 2014 and e-mail dated 11 December, 2014 furnished its reply on queries raised. Summary of queries raised by us and the response of the KPT is brought out in the subsequent paragraph.

6.2. It is relevant here to state that while seeking clarification from the KPT, it was brought to the attention of the KPT that, since norms/guidelines for fixation of tariff for SPM operation following the principles of 2008 guidelines are not received from MOS, the current proposal of the KPT for SPM operation will be processed by this Authority based on the parameters applicable for liquid bulk handling with SPM operation carried out at the KPT and other Major Port Trusts namely COPT and PPT as done in earlier similar case of the KPT, as suggested by the MOS earlier vide its letter dated 9 June, 2010.

7.1. In accordance with the consultative procedure prescribed, the proposal of the KPT dated 13 October, 2014 was forwarded to the concerned users/user organizations/prospective applicants (as forwarded by KPT) seeking their comments. A joint hearing in this case was held on 6 December, 2014 at the KPT premises. The KPT made a power point presentation of its proposal. At the joint hearing, the KPT and the concerned users/organisation bodies/prospective applicants have made their submissions.

7.2. The Gandhidham Chamber of Commerce & Industry, IMC Limited and Adani Ports & SEZ Limited have also furnished their written submissions on the subject proposal at the joint hearing which was forwarded to KPT vide our letter dated 9 December, 2014. The KPT vide its letters dated 6 December, 2014 and 10 December, 2014 has furnished its views on the written submissions made by them.

7.3. As agreed at the joint hearing, the HPCL-MPL vide its letter dated 9 December, 2014 has furnished its written submissions to KPT with a copy endorsed to this Authority. The KPT vide its letter dated 10 December 2014 has furnished its reply. In addition to that, the KPT vide its letter dated 6 December, 2014 has also brought out the submissions made by HPCL-MPL verbally at the joint hearing and has furnished its response thereon.

8. The KPT vide its letter dated 6 December, 2014 and e-mail dated 11 December, 2014 has furnished its response to the queries raised by us vide our letter dated 3 December, 2014. A summary of the queries raised by us and reply furnished by the port is tabulated below:

Sl. No.	Queries raised by us	Reply furnished by KPT
(1)	Sl. No. (x) of the checklist of the of documents/information to be submitted while filing the proposal for determination of Reference Tariff following 2008 guidelines which was circulated to all Major Port Trusts including KPT vide our letter No.TAMP/4/2014-Misc dated 24 September, 2014, require Major Port Trusts to furnish a copy of the Board resolution approving the proposal filed by them. The KPT has not furnished the same. The KPT to furnish a copy of the Board resolution approving the proposal filed by the KPT for fixation of reference tariff for SPM operations under the principles of 2008 guidelines	A copy of the Board Resolution approving the tariff proposed by KPT is furnished.
(2)	Optimal Capacity:	
(i)	<u>Handling Capacity:</u>	
	(a) Page 25 of the feasibility report furnished by KPT along with the proposal states that discharge rate of 5500 m ³ /hr has been considered in the current restructured proposal based on the Order approved by the TAMP, notified on 15 February 2011. In this regard, it is relevant to state that the discharge rate of 5500 m ³ /hr considered in the Order No.TAMP/15/2010-KPT dated 18 January 2011 (notified on 15 February 2011), was based on the then proposal filed by the KPT which envisaged share of Suez Max Vessel and VLCC in the ratio of 50:50. As against that the current restructured proposal is planned to handle VLCC vessel up to 3,00,000 DWT. As per the details furnished by the KPT while processing its earlier SPM proposal [brought out in Para 12.2, Sl. No.(ii).(b)], the handling rate reported for SPM operations for a VLCC vessel is 7200 m ³ /hr at Essar -Vadinar, 8250 m ³ /hr at BPCL-Kochi and 7500 m ³ /hr at IOCL-Vadinar. Since the current proposal filed by KPT envisages to handle VLCC at the proposed SPM, the KPT to review the handling rate and upgrade appropriately based on handling rate achieved for VLCC at the other SPM instead of 5500 m ³ /hr considered by the KPT. In the light of the above observation, the optimal capacity considered by the KPT at 12 Million Metric Tonnes Per Annum (MMTPA) also needs to be reviewed and modified with detailed computation of optimal handling capacity. While reassessing the optimal handling capacity and the optimal storage capacity, the KPT to ensure there is no wide gap between these two capacities.	<p>Current Proposal envisages handling the vessels up to the size of VLCC i.e. 300000 DWT, mainly including VLCC and Suez max with equal sharing based on our earlier proposal only. Based on the same assumptions as considered in the earlier proposal, handling capacity of SPM at 12 MMTPA has been proposed in the present proposal also. Moreover, the discharge rate and other parameters forming the basis of Optimal Handling Capacity have also been confirmed from IOC Vadinar that those are prevailing presently also. However, in view of any apprehension regarding determination of Optimal Capacity, as it was concluded in the earlier approved TAMP Order, in case the actual traffic exceeds the 12 MMTPA, a provision for reviewing the tariffs may be incorporated in the Bidding Documents for the present proposal also.</p> <p>Though storage activities was not a part of the earlier proposal, in the Original Feasibility Report prepared by Engineers India Limited included the assessment for the required storage facilities. The same has now been considered in the current proposal. This is further explained in response to the subsequent observation specifically drawn for the storage capacity.</p>

	<p>(b) Confirm whether the inputs/parameters i.e. discharge rate, capacity utilisation, No. of days of operation, etc., considered by the KPT based on the survey of SPMs at Essar- Vadinar, IOCL-Vadinar and BPCL-Kochi for the years 2007-08 to 2009-10 as summarised in para 12.3. of the earlier Order dated February 2010 are relevant for the current proposal. If not, the KPT to furnish and consider updated inputs for the last three years i.e. 2011-12 to 2013-14 for these SPMs and modify the optimal handling capacity based on the updated parameters.</p>	<p>Basis of Optimal Handling Capacity has been considered same as it was considered in the previous proposal. Moreover, as explained in previous reply, the discharge rate and other parameters forming basis of Optimal Handling Capacity are confirmed by IOC Vadinar that those prevails presently also. However, in view of any apprehension regarding determination of Optimal Capacity or the basis thereof, in case the actual traffic exceeds the 12 MMTPA, a provision for reviewing the tariffs may be incorporated in the Bidding Documents for the present proposal also. This was done in case of earlier approved TAMP Order. Same may be followed.</p>																								
	<p>(c) With reference to 15.75 km of pipeline with pipeline diameter of 48" (page 35 of the feasibility report) considered in the proposal, the port should certify whether the said dimensions considered are the optimum level and that no further improvement is possible technically, which may have an impact on handling rate. The port to also clarify whether the Concession Agreement would categorically specify the dimensions of pipeline, which cannot be altered by the BOT operator.</p>	<p>The pipeline dimensions as considered in the earlier proposal have been considered in the revised Feasibility Report also. As suggested, Port shall categorically specify the dimensions of pipeline in the Concession Agreement which cannot be altered by the BOT Operator.</p>																								
(ii)	<p>Crude Oil Terminal- (COT) Storage Capacity: The KPT at Page 5 of its proposal has stated that the COT storage capacity is 3,12,000 KL (i.e. 6 tanks * pumpable volume of 52000 KL per tank = 52000 *6). With reference to this, the KPT to clarify the following points:</p>																									
	<p>(a) Though the proposal envisages total seven storage tanks for COT (page 6 of the proposal), one tank is excluded for outage i.e. evacuation/tanker loading. The KPT to further elaborate the reasons for excluding one tank from the calculation of storage capacity and confirm whether it is in line with the practice followed at other SPMs operated at KPT and SPMs operated at Cochin Port Trust (COPT) and Paradip Port Trust (PPT).</p>	<p>Keeping one Tank for outage i.e. evacuation/tanker loading has been suggested by Technical Consultant Engineers India Ltd who prepared the Original Feasibility Report. The same has been relied upon. Moreover, during the Joint hearing this was discussed with perspective bidders wherein they agreed that one tank need to be kept for outage/evacuation.</p>																								
	<p>(b) Explain the basis for considering the pumpable volume of 52000 KL per tank.</p>	<p>60000 cum is the total volume of each of the Crude Oil Storage Tanks. The same cannot be utilized fully. Pumpable volume that could be stored would always be less than the same. 52000 KL as pumpable volume for Tank of 60000 cum has been suggested by Technical Consultant Engineers India Ltd who prepared the Original Feasibility Report. Thus, same has been considered.</p>																								
	<p>(c) From the proposal it is understood that at any point of time, the six tanks considered by the KPT can store 3,12,000 KL of crude. This cannot be termed as the optimal annual storage capacity of the COT. The KPT to, therefore, assess optimal annual storage capacity of the COT and furnish detailed computation of annual storage capacity of tanks envisaged in the proposal (in MMTPA) as brought out in our query of (d) below. The KPT should also correlate how the storage facility of six tanks can meet the optimal handling capacity assessed for the proposed project.</p>	<p>Following is the calculation of the Storage Capacity of COT and its appropriateness for Optimal Capacity of 12 MMTPA.</p> <table border="1" data-bbox="833 1628 1420 2048"> <thead> <tr> <th>Storage Capacity of the COT</th> <th>Value</th> <th>Unit</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Pumpable Volume of Crude Oil</td> <td>52000</td> <td>Cum</td> </tr> <tr> <td>Nos. of Tanks Total</td> <td>7</td> <td>Nos.</td> </tr> <tr> <td>Less: 1 No. for evacuation/tanker loading</td> <td>1</td> <td>Nos.</td> </tr> <tr> <td>Net available for storage</td> <td>6</td> <td>Nos.</td> </tr> <tr> <td>Pumpable Volume of Crude Oil</td> <td>312000</td> <td>Cum</td> </tr> <tr> <td>Density of Crude Oil</td> <td>0.9</td> <td>MT/Cum</td> </tr> <tr> <td>Storage Capacity of the COT</td> <td>280800</td> <td>MT</td> </tr> </tbody> </table>	Storage Capacity of the COT	Value	Unit	Pumpable Volume of Crude Oil	52000	Cum	Nos. of Tanks Total	7	Nos.	Less: 1 No. for evacuation/tanker loading	1	Nos.	Net available for storage	6	Nos.	Pumpable Volume of Crude Oil	312000	Cum	Density of Crude Oil	0.9	MT/Cum	Storage Capacity of the COT	280800	MT
Storage Capacity of the COT	Value	Unit																								
Pumpable Volume of Crude Oil	52000	Cum																								
Nos. of Tanks Total	7	Nos.																								
Less: 1 No. for evacuation/tanker loading	1	Nos.																								
Net available for storage	6	Nos.																								
Pumpable Volume of Crude Oil	312000	Cum																								
Density of Crude Oil	0.9	MT/Cum																								
Storage Capacity of the COT	280800	MT																								

		<p>For handling 12 MMTPA, considering the parcel size of 255000 MT per Vessel, 48 Nos. of vessels would require to be handled in a year. So, every month, 4 Nos. of vessels may be required to be handled. Hence, storage of one vessel may be required for approximately a week period. Moreover, the proposed evacuation through three mainline pumps would be possible to achieve evacuation of one vessel within a week's time period as per following calculation:</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Particulars</th><th>Value</th><th>Unit</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>3 Nos. Mainline Pumps supported by Booster Pumps each with capacity of 837.5 cum/hr</td><td>2512.5</td><td>cum/hr</td></tr> <tr> <td>Per Day Pumping Capacity</td><td>42210</td><td>cum/day</td></tr> <tr> <td>Per Day Pumping Capacity (multiplied by 0.9 density factor to convert into Tonnes)</td><td>37989</td><td>MT/day</td></tr> <tr> <td>Parcel Size of VLCC</td><td>255000</td><td>MT</td></tr> <tr> <td>Days required for evacuating a vessel with above mentioned size.</td><td>6.71</td><td>Days</td></tr> </tbody> </table> <p>Thus, above position for storage capacity is justified.</p>	Particulars	Value	Unit	3 Nos. Mainline Pumps supported by Booster Pumps each with capacity of 837.5 cum/hr	2512.5	cum/hr	Per Day Pumping Capacity	42210	cum/day	Per Day Pumping Capacity (multiplied by 0.9 density factor to convert into Tonnes)	37989	MT/day	Parcel Size of VLCC	255000	MT	Days required for evacuating a vessel with above mentioned size.	6.71	Days
Particulars	Value	Unit																		
3 Nos. Mainline Pumps supported by Booster Pumps each with capacity of 837.5 cum/hr	2512.5	cum/hr																		
Per Day Pumping Capacity	42210	cum/day																		
Per Day Pumping Capacity (multiplied by 0.9 density factor to convert into Tonnes)	37989	MT/day																		
Parcel Size of VLCC	255000	MT																		
Days required for evacuating a vessel with above mentioned size.	6.71	Days																		
	<p>(d) The storage facility is new service included in the current proposal which was not envisaged while processing the last tariff Order. The KPT to assess the optimal annual storage capacity in MMTPA for the proposed project as the same has not been assessed. In this context, as stated earlier, in the absence of any norms/guidelines for fixation of tariff for SPM under 2008 guidelines, the tariff for the proposed project has to be determined based on the parameters applicable for liquid bulk handling with reference to SPM operation carried out at KPT and other Major Port Trusts viz., COPT and PPT as recommended by the MOS vide its letter dated 9 June, 2010. The KPT to furnish the relevant parameters viz. pumpable discharge volume per tank, no of tanks, turnover, and other relevant parameters along with the annual storage capacity in MMTPA achieved at the SPM of IOCL at Vadinar, Essar-Vadinar both at KPT and other SPMs viz. BPCL-Kochi and PPT. The parameters (to be) adopted by KPT for assessing the optimal storage capacity of COT to be justified based on the parameters achieved at the above mentioned SPMs.</p> <p>The KPT to ensure that there is no wide gap between the optimal annual handling capacity of the SPM (to be reviewed by the KPT) and the optimal annual storage capacity of the COT (to be assessed by the KPT).</p>	<p>Refer the previous reply. Further, as per the information collected for the existing operating SPM of IOCL at Vadinar, the Average dwell time of their COT is 7 days which is also in line with present proposal.</p>																		
	<p>(e) Page 5 of the proposal states that total 100 hectares (ha) of land area is to be given of which 50 ha is envisaged to be handed over presently and additional 50 ha may be provided by the Concessioning Authority for future expansion. In this regard the following points to be clarified:</p>																			

<p>(i) Explain how 50 hectares of land (i.e. 5,00,000 sq. mtrs. applying conversion factor of 1 ha = 10,000 sq. mtr.) is determined for the purpose of storage tank facility envisaged in the current proposal and justify 50 ha proposed to be allotted for storage tank facility.</p> <p>(ii) The aggregate of land break up for Buildings, civil structures, COT tanks and, miscellaneous furnished at page no.39 of the Feasibility Report comes to 2,72,492 sq. mtrs. as against 5 lakh sq. mtrs. considered in the current proposal. Please reconcile the area of land mentioned in the Feasibility Report and considered in the proposal bringing out how the difference in area (5,00,000 sq. mtrs. - 2,72,492 sq. mtrs.) is proposed to be used.</p> <p>(iii) Furnish calculation to show that 6 storage tanks plus 1 for outage proposed by the port are sufficient to store the optimal handling capacity assessed at 12 MMTPA and the revised optimal handling capacity (to be) assessed as suggested in our queries now. If so, then where is the question of the port considering to allot additional land for storage tank in future.</p> <p>(iv) If additional land for storage tank is envisaged to be allotted by the port in future as stated by the KPT in its proposal, then please explain what is the recourse available to the terminal operator to recover such additional cost of investment as the upfront/reference tariff caps (to be) approved by this Authority are applicable for the entire project period subject to indexation as per clause 2.2. read with 2.9. of the reference tariff guidelines of 2013.</p>	<p>(i) Land area requirement has been suggested by Technical Consultant i.e., Engineers India Ltd. Requirement of land was also discussed with the existing SPM and/or COT operators during a conference held on 9th May 2014 for Project Restructuring purpose. These existing players were of the view that 50 Ha land would be sufficient for storage of one VLCC. However, in case the refinery users require storage of two vessels at a time, there may be requirement of additional 50 Ha for expanding the storage facilities. Hence, in view of the same, it has been envisaged that if the storage facilities are to be expanded, KPT may provide 50 Ha in future subject to review of capacity and tariff.</p> <p>(ii) Land area table mentioned at page no. 39 of FR shows the area of some of the facilities which shall occupy the land. However, overall total land requirement would be as discussed in the previous reply.</p> <p>(iii) Refer the reply of (c) above.</p> <p>(iv) As requested by prospective bidders, a provision for reviewing the storage tariffs may be kept in case the storage capacity gets expanded in the future.</p>
<p>(3) Capital Cost:</p>	
<p>(i) The capital cost of the project considered by the KPT in the tariff fixation is ₹992.38 crores (page Nos. 4 and 7 of the proposal). Whereas, the capex estimated in the Feasibility Report at page 7 is ₹1086.29 crores, but at other pages it is ₹992.38 crores. Confirm the capex considered at ₹992.38 crores is the correct figure.</p>	<p>₹992.38 crores is correct Capex of Project.</p>
<p>(ii) The Rate Analysis furnished in the feasibility report draws reference to the rates mentioned in the Schedule of Rates, prevailing market rates, etc. The KPT to furnish the relevant Schedule of Rates, documentary evidence in the form of budgetary quotations based on which it has adopted the prevailing market rates in its capital cost estimation.</p>	<p>Rate Analysis supporting including Scale of Rates are furnished.</p>
<p>(iii) Explain the basis of estimating detailed engineering cost @ 7% of the capex on the capital cost</p>	<p>This has been taken based on discussion with some of the leading engineering consultants.</p>

	estimated for SPM and allied facilities and for Pipeline and installation cost.	
(4)	Operating Cost:	
(i)	<u>Power Cost:</u>	
	(a) The KPT to furnish workings and a copy of the latest Electricity bill in support of the unit cost of power considered at ₹10.89 per unit for estimation power for general illumination for COT. In the recent proposal filed by KPT for fixation of upfront tariff for Container Terminal at Berth Nos.11 and 12, the unit cost of power considered by the KPT is ₹9.49 per unit based on the working furnished for the year 2014-15. The KPT to explain reasons as to why the unit cost of power for the SPM project is different from the unit cost of power considered recently for the container terminal.	Working of Electricity Unit Rate based on Tariff Schedule of KPT has been furnished.
	(b) As per the guidelines for liquid terminal, the power consumption norm of 2.4 lakh unit per hectare is prescribed towards the general lighting which will generally be provided at the operational area. The KPT has estimated power cost for the entire 5 hectares of land applying the said norms. The KPT to confirm whether the entire 5 hectares of land will be provided with the general lighting. If not the estimates may be suitably modified.	It is envisaged that the whole area may require the illumination.
	(c) The port has not estimated any power or fuel cost for handling operations at SPM. The port to confirm no power or fuel is required for SPM operations for transfer of crude through pipelines. Also, confirm it is in line with the position at other SPM operations carried out at Vadinar Division in its port.	No requirement for power and fuel cost for SPM Operations has been considered as per the previous Tariff Order as well as in line with the discussion with the suppliers.
(ii)	<u>Depreciation:</u>	
	(a) Calculate the amount of depreciation in line with the provisions of the Companies Act, 2013.	Depreciation would be as per the rates in line with Companies Act, 2013.
	(b) As regards pipeline, the KPT has calculated the depreciation at 10.34% at par with the mechanical equipment for SPM operations. It is seen that in the another upfront tariff Order of the KPT relating to Oil Jetty as well as at Visakhapatnam Port Trust (VPT) for liquid terminal, the depreciation rate of 13.91% was considered for pipelines based on the then depreciation rate applicable under the Companies Act, 1956. Subsequently, in fixation of Reference Tariff for the Liquid bulk terminal at Jawaharlal Nehru Port Trust (JNPT), depreciation on pipelines was considered at 4% in line with the Companies Act, 2013, as confirmed by the JNPT. This was adopted in fixation of common tariff for floating pipeline facility for handling edible oil cargo at Kolkata Port Trust (KOPT). The KPT to, therefore, review and consider the depreciation rate applicable for pipeline in line with the provisions of the Companies Act, 2013.	Depreciation would be as per the rates in line with Companies Act, 2013.

<p>(iii) License fee:</p> <p>(a) (i) The proposal of the KPT does not mention about water area proposed to be allotted to the allottee. The estimation of operating cost for SPM and pipelines, however, includes estimation of license fee for 31,80,863 sq. mtrs. of water area towards way leave charges. The KPT to give the basis of arriving at the water area of 31,80,863 sq. mtrs. of area giving breakup of water area proposed to be allotted for SPM operations and water area to be occupied by the pipelines submerged in the water.</p> <p>(ii) The KPT has estimated licence fee for 50 ha i.e. 5,00,000 sq. mtrs. of land envisaged in the proposal under the activity COT. In addition to that, the operating cost shows estimation of license fee for 3,17,743 sq. mtr. of land area for SPM activity. Considering the fact that SPM operations will be carried out in the water area and the 15.75 kms. pipelines envisaged in the proposal is submerged in the water, the relevance and the basis of estimating license fee on land area of 3,17,743 sq. mtrs. for estimating license fee on land area for SPM which is nowhere mentioned in the proposal is not clear. The KPT to clarify the position in this regard and explain the basis for estimating this cost item.</p>	<p>(i) Land and Water Area has been envisaged as given below:—</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Land and Water Area for SPM and Pipelines</th><th>Area in sqm</th><th></th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Land Area for Installation of SPM = $PI() * (300)^2$</td><td>282743</td><td></td></tr> <tr> <td>Land Area for Pipeline (17500 m * 2 m width = 35000)</td><td>35000</td><td>On way leave</td></tr> <tr> <td>Water Area chargeable which is available surrounding SPM (excluding the land area covered by SPM Installations i.e., $PI() * [(350 * 3)^2] - 282743$)</td><td>3180863</td><td>3 times LOA as per EIL report</td></tr> <tr> <td>Land Area for Crude Oil Terminal</td><td></td><td></td></tr> <tr> <td>Land Area for COT</td><td>500000</td><td></td></tr> </tbody> </table> <p>(ii) Subsequently, the KPT vide its e-mail dated 11 December 2014 has furnished the working of the Land & Water Area. The Calculation furnished by the KPT is :</p> <p>A= Area to be occupied by the SPM along with its foundation anchorage system $= (\text{Pie} \times \text{Dia} \times \text{Dia})/4$ $= (\text{Pie} \times 600 \times 600)/4$ $= 282743 \text{ sq.m.}$</p> <p>B= Area for maneuvering (Waterfront area) $= (\text{Pie} \times \text{Dia} \times \text{Dia})/4$ $= (\text{Pie} \times 2100 \times 2100)/4$ (Total area of A & B) $= 3463606$ (Total area of A & B) Total area for waterfront = (Total area of A & B) - Total Area of A above. $= 3463606 - 282743$ $= 3180863 \text{ sq.m.}$</p>	Land and Water Area for SPM and Pipelines	Area in sqm		Land Area for Installation of SPM = $PI() * (300)^2$	282743		Land Area for Pipeline (17500 m * 2 m width = 35000)	35000	On way leave	Water Area chargeable which is available surrounding SPM (excluding the land area covered by SPM Installations i.e., $PI() * [(350 * 3)^2] - 282743$)	3180863	3 times LOA as per EIL report	Land Area for Crude Oil Terminal			Land Area for COT	500000	
Land and Water Area for SPM and Pipelines	Area in sqm																		
Land Area for Installation of SPM = $PI() * (300)^2$	282743																		
Land Area for Pipeline (17500 m * 2 m width = 35000)	35000	On way leave																	
Water Area chargeable which is available surrounding SPM (excluding the land area covered by SPM Installations i.e., $PI() * [(350 * 3)^2] - 282743$)	3180863	3 times LOA as per EIL report																	
Land Area for Crude Oil Terminal																			
Land Area for COT	500000																		
<p>(b) (i) The upfront tariff guidelines requires estimation of license fee for port assets based on the rates prescribed in the Scale of Rates of the respective port trusts. The estimation of license fee by the KPT applying unit rate of ₹ 141.45 per sq. mtr. annum for land area and ₹ 70.725 per sq. mtr. per annum for water area reportedly based on the valuation of land undertaken by its Consultant in the year 2012 is not in line with the norms prescribed in the 2008 guidelines for estimating the license fee. The KPT to, therefore, modify the estimate of license fee based on the Scale of Rates applicable as per the rates approved by the Authority. Also, give the reference of the unit rate adopted from the prevailing Scale of Rates of KPT along with the applicable escalation factor, if any and forward a copy of the said Scale of Rates adopted by the KPT for estimating the license fee.</p>	<p>(i) (a) License Fee has been calculated considering Para 16.2 (f) of Land Policy Guidelines 2014. Subsequently, the KPT vide its email dated 11 December 2014 has stated that this license fees is being considered at the land area rates since the area will be used to install the SPM, its foundation and anchorage system in the seabed and will be in possession of the BOT operator.</p> <p>(b) Further, the KPT vide its e-mail dated 10 December 2014, while addressing the reply to the comments of Adani Ports & SEZ Limited, KPT has reiterated that it is decided to consider the rate of license fee based on the valuation report got prepared by KPT in 2012 by a Competent Government approved valuer M/s.K.M. Thacker & Associates for land assets in the port estate premises at Tuna Port. The KPT has also furnished the extract copy of the Valuation Report.</p> <p>The license fee is calculated at 6% of market value in line with Land Policy for Major Ports 2014 and approval by KPT Board is awaited. The license fee rate is calculated as ₹135.96/sqm/annum (i.e. ₹2266 × 6% = ₹135.96) as on 2012. Hence, adding escalation</p>																		

	<p>(ii) It is seen that 50% of the license fee for land area is applied by the KPT for estimating license fee for water area for SPM operations. The KPT to explain how the estimation of license fee for water area at 50% of licence fee of the abutting land is relevant when the SPM operations will be carried out mid sea far away from the port. In fact the Land Policy Guidelines for Major Ports-2014 issued by the Ministry of Shipping, contain specific provisions for right of way charges for laying pipe lines. The KPT to, therefore, relook the estimation of license fee on water area and make necessary modification in the proposal in the light of the above observation.</p>	<p>at 2% per year, the rate of license fee is arrived at ₹141.45/sqm/annum.</p> <p>(ii) KPT would like to clarify that the water area has been calculated considering the water area in the mid sea which is surrounding the SPM installation. For sea bed occupied by SPM installation including anchor chains and pipelines installation occupying land area, way leave charges have been considered equivalent to License Fees for land.</p>
(iv)	<p>Storage charge computation for COT:</p> <p>For arriving at the storage charge, the KPT has divided the estimated ARR of ₹131.52 crores over [storage capacity of 6 tanks per day at 312000 KL * 365 days* 70% * 0.9 (density)] which comes to 71.44 Million Tonnes. The figures of 71.74 million tonnes considered for arriving at the storage charge does not match with the optimal handling capacity assessed by the KPT at 12 MTPA. The KPT to furnish revised working for arriving at the storage charge taking into consideration the optimal capacity of the terminal, average dwell time of crude at the proposed COT. Also, explain the basis of adopting the average dwell time parameter and other relevant parameter for arriving at the storage charge and confirm it is in line with the parameters achieved at the Vadinar division by Essar and IOCL.</p>	<p>Storage charges has been derived by dividing the Annual Revenue Requirement with storage capacity in optimal tons per day for 365 days @ 70% utilisation. The method which was used in case of Order approved by TAMP for Oil Jetty and Bunkering Project at KPT is followed. The computation is given hereunder:</p> <p>= Maximum Storage Capacity in KL * Density (to convert into Tons)* 365 * 70% optimization factor i.e. = 312000 KL*0.9*365*0.7 =71744400 Ton Days i.e. 70% of maximum utilization of storage tanks</p> <p>Thus, ARR has been divided by the said number. Correlation of the Storage Capacity with Handling Capacity has already been explained in reply to previous query at Sr. 2 (ii) (c).</p>
(5)	Performance Standards:	
(i)	The proposed performance standard of 5500 T/hour may be revised and modified in the light of queries raised earlier to upgrade the handling rate considered in the computation of optimal handling capacity.	5500 T/Hour was considered in the earlier Order of TAMP for 12 MMTPA Capacity of handling. Moreover, it has been once again confirmed from IOC Vadinar that the said discharge rate of 5500 Tons/hour can also be considered presently.
(ii)	Explain the basis of proposing the performance standard for transit storage dwell time of seven days. Indicate the average dwell time of crude at SPM operations at Kandla, COPT and PPT.	Refer response to observation at Sr. 2 (ii) (c).
(iii)	The remarks column for the performance parameter relating to turnaround time for receipt/delivery operation states it is based on main line pumps with capacity of 837.5cum/hour. Explain the basis of adopting 837.5 cum/hour and also explain with working as to how it translates to the proposed performance standard of 37,989 MT/day.	Refer response to observation at Sr. 2 (ii) (c).
(6)	Scale of Rates:	
(i)	<u>Note (i) under Schedule 2. Consolidated Handling charges:</u> The note prescribed in the earlier tariff Order dated 18 January 2011, while elaborating the services covered under the consolidated handling charge mentioned the words “pipeline within the limits of the port”. The KPT to explain the reasons	KPT would like to clarify that the Project has been restructured to include the Scope of developing COT and full pipeline length between SPM and COT as against the original structure wherein Project Scope included only the SPM and Pipeline till the Port Limits. Presently the SPM, Pipelines and COT and all

	for deleting the words “within the limits of the port” after the word pipeline in the proposed Reference tariff Schedule.	allied facilities are within the Port Limits only. Hence, the composite Handling Charge has been framed for handling the crude from vessels/tanker, transportation through pipeline till Crude Oil Terminal, wharfage and all other associated services provided by the operator except the storage charges which are prescribed below in a separate section. Thus, in view of the restructure project scope the words “pipeline within the limits of port” has to be removed in view.
(ii)	Schedule 3. Storage charges: The storage charge per day is already proposed at (A). Hence, explain the relevance of proposing storage charge on per month basis also at (B).	Storage Charges per day has been converted as Monthly rental in case the users may want to utilize the same on monthly rental basis. In case of Oil Jetty and Bunkering Terminal Case, the storage charges for tank farm have been approved by TAMP in similar fashion.

9. Norms/guidelines for fixation of tariff for SBM operation following the principles of 2008 guidelines are not received from MOS. We have also not received the response of MOS to forward a copy of recommendations made by the (then) Adviser of Indian Maritime University (IMU), engaged by the MOS to formulate norms for SPM operations so as to enable us to have the benefit of his inputs while disposing of the proposal filed by KPT. This SPM project has been included in the Shelf of Projects for 2014-15 as per the e-mail dated 27 October 2014 received from MOS. Therefore, the MOS vide our letter dated 27 November 2014 was informed that the current proposal filed by the KPT vide its letter dated 13 October 2014 will be processed by this Authority based on the advice of the MOS vide its earlier letter dated 9 June 2010.

10.1. When this case was in advance stage of finalization, the KPT vide its email dated 15 December 2014 informed that it wanted to review one of the cost items and requested this Authority to keep its tariff proposal on hold.

10.2. Since no response was received, the KPT was requested vide our letter dated 31 December 2014 to intimate us further action taken by the port in the matter and advise us to proceed ahead with determination of reference tariff on the subject proposal immediately.

10.3. In this regard, the KPT has vide its e-mail dated 31 December 2014 has forwarded a letter dated 31 December 2014. The KPT in the said letter has requested this Authority to consider revised total licensee fee of ₹12.12 crores as against ₹34.06 crores estimated by it earlier. The KPT has stated that the revised licensee fee has been approved by the Competent Authority of KPT. The KPT has also furnished the comparative statement showing detailed calculation of the license fee estimated in its earlier proposal and the revised license fee along with rationale as tabulated here under:

Description	Licensee Fee as earlier Proposed to TAMP			Presently proposed License Fee as per Revised calculations			Remarks
	Area in Sqm	Rate	₹Crs.	Area in Sqm	Rate	₹Crs.	
Land Area for Installation of SPM=PI*(300)^2	282743	141.45	4.00	0	141.45	0.00	1. Land Area considered for circular area with 300 m radius is now considered as Water Area because; actually no land is being used except for the anchor chains to be installed. Further, this is not the case like full sea bed being used for jetty construction which is considered as Land Area. 2. Water Area chargeable surrounding SPM is
Water Area Chargeable which is available surrounding SPM (excluding the land area covered by SPM Installation =PI*((350*3)^2)-282743	3180863	70.725	22.50	-	-	-	
Water Area Chargeable which is available surrounding SPM (PIO *(50+(350*1.5))^2)				643261	70.725	4.55	

							now taken in consistency with that considered in the Captive SPM Project at Vadinar i.e. radius of the circular area has been arrived at by considering 1.15 times (safety factor as per IS code) LOA of vessel plus 50 m as distance between SPM centre and bow of the vessel.
Land Area for Pipeline (17500 m * 2 m width =35000)	35000	141.45	0.50	35000	141.45	0.50	No change proposed. Further, it is as per earlier approved Tariff order and also in line with Land Policy-2014.
Land Area for COT	500000	141.45	7.07	500000	141.45	7.07	No change proposed
Total Amount			34.06			12.12	

[Though the KPT has revised the estimation of license fee, it has not furnished revised calculation of its effect on the estimations of ARR and the proposed rates]

11. The proceedings relating to consultation in this case are available on records at the office of this Authority. An excerpt of the comments received and arguments made by the concerned parties will be sent separately to the relevant parties. These details will also be made available at our website <http://tariffauthority.gov.in>.

12. With reference to the totality of information collected during the processing of this case, the following position emerges:

- (i) The proposal of the Kandla Port Trust (KPT) is to fix reference tariff for setting up of Single Point Mooring (SPM) and allied facilities in Gulf of Kutch on Build, Operate, Transfer (BOT) basis for a concession period of 30 years under Public Private Partnership (PPP) mode.
- (ii) As brought out earlier, this Authority had passed an Order No. TAMP/15/2010-KPT dated 18 January 2011, fixing upfront tariff for the SPM facility in Gulf of Kutch at KPT in pursuance of the upfront tariff guidelines of 2008. The KPT has reported that despite three attempts for bidding the SPM project could not be awarded. The KPT has, therefore, restructured the SPM project to make it attractive to the investors. One of the restructuring of the project is inclusion of storage tanks at the Crude Oil Terminal (COT) which was not included in the earlier proposal of the KPT of February 2010.
- (iii)
 - (a) Clause 2.4 of the said guidelines stipulates that if in the view of the Major Port Trust, the tariff determined for a particular commodity under 2008 guidelines at that Major Port Trust or any other Major Port Trust is not a representative Reference Tariff for that commodity, then the Major Port is free to approach this Authority with a proposal to fix Reference Tariff under 2008 guidelines for the project giving detailed and sufficient justification.
 - (b) Reporting that the restructured SPM project includes provision of storage facility at COT which was not envisaged in the earlier SPM proposal, KPT has submitted that the upfront tariff fixed by this Authority earlier in January 2011 for SPM at KPT will not be representative/comparable for the current restructured SPM project. The KPT has confirmed that the current SPM project is not representative or comparable to any of existing projects and hence it has filed proposal under 2013 guidelines following principles of 2008 guidelines. In view of the above position, this Authority takes up the proposal of the KPT for fixation of reference tariff following the principles of 2008 guidelines.

(c) For the reasons stated earlier, this Authority decides to proceed fixing reference tariff on the current proposal of the KPT based on the advice earlier communicated by the MOS vide its letter No.PD-11015/1/2010-KPT dated 9 June 2010 to undertake the fixation of upfront tariff for SPM at KPT based on the parameters applicable for liquid bulk handling with reference to SPM operations carried out at the KPT (Vadinar Division), Cochin Port and Paradip Port Trust as an interim measure till the guidelines for SPM terminals are finalised.

(iv) **Optimal Capacity:**

The KPT has maintained the capacity of SPM in the current proposal at 12 Million Tonnes Per Annum (MTPA) as estimated by the KPT during fixation of upfront tariff for SPM in its earlier proposal in the year 2010 which was approved by this Authority in its Order No.TAMP/15/2010-KPT dated 18 January 2011.

Even in the current SPM project, it envisages to handle Very Large Crude Carrier (VLCC) and Suez max in equal ratio i.e. 50:50 as envisaged in its earlier proposal. The KPT has confirmed that the average discharge rate of 5500 tonnes/hour and other parameters which formed the basis of assessing the optimal handling capacity of 12 MTPA in the earlier proposal filed by the KPT and which is brought out in para 12.3. of the Order in the year 2010 continue to be relevant for its present proposal as well. Even one of the prospective bidders HPCL Mittal Pipelines Ltd (HPCLMPL) has admitted that discharge rate of 5500 tonnes/hour can be achieved for transfer of crude from vessel to the SPM. Thus, in short, the KPT has maintained the optimal capacity assessed at 12 MTPA as assessed by it during the earlier exercise of upfront tariff fixation of SPM and as considered by this Authority for reasons brought out in para 14(iv)(a) to (c) of the last tariff Order of 18 January 2011. As already pointed out in the said Order dated 18 January 2011, the optimal capacity is a critical factor in determination of the reference tariff and if the various parameters assumed in determining the rate based on which the tariff is fixed is improved at a later stage it may result in unintended gain to the operator. In the absence of any separate norms for SPM operations, the MOS was requested vide our earlier letter dated 6 December 2010 to examine the deviation from the guidelines proposed by the KPT with reference to the capacity determination in view of the constraints explained by the port.

In the current proposal as well the KPT has sought for review of tariff if the actual traffic handled at SPM exceeds optimal capacity of 12 MTPA as done in the last Order. We have not received any specific advice or any reservations from the Ministry on the deviation proposed by the KPT from the guidelines with reference to the assessment of the capacity till finalisation of this case and for review of the tariff of KPT if the actual traffic exceed the optimal capacity of 12 MMTPA. The KPT has expressed urgency to expedite fixing reference tariff for SPM in view of the SFC meeting taken up by the Ministry of Shipping on 9 December 2014. Further, this project is also included in the Shelf of projects of the MOS for the year 2014-15.

In view of the above position and in the absence of any separate norms for SPM operations and since we have not received any specific advice or any reservations from the Ministry on the deviation proposed by the KPT from the guidelines with reference to the assessment of the capacity, the optimal capacity maintained by the KPT at the level of 12 MTPA as considered in the upfront tariff fixation of SPM in the Order dated 18 January 2011 is considered in fixation of reference tariff relying on the position reported by the KPT that the handling rate and the other parameters furnished by the KPT which formed the basis of assessing the optimal handling capacity of 12 MMTPA in the January 2011 Order are applicable at present and this is reportedly based on confirmation obtained by the KPT from SPM operated by IOCL at Vadinar as well. Thus, reference tariff is determined for optimal capacity of 12 MMTPA as considered by the KPT at the level estimated in the January 2011 Order subject to review when actual traffic handled exceeds the optimal capacity of 12 MMTPA considered in this exercise. This is in line with the decision taken by this Authority in the Order dated 18 January 2011.

The port as well as the concerned BOT operator should immediately report if the actual traffic exceeds 12 MMTPA and the KPT should ensure that the BOT operator files the proposal for review of tariff if the actual traffic at SPM exceeds 12 MTPA. The port is advised to incorporate an appropriate clause to this effect in the Bid documents to be issued and in the BOT agreement to be signed with the successful bidder. It is relevant to state that a similar condition was stipulated in the upfront tariff fixed for SPM facility for KPT earlier, upfront tariff fixed for dry bulk terminal off Tekra near Tuna at port of Kandla and Reference tariff fixed for Container terminal at KPT for berth nos.11 and 12.

(v) (a) The major component included in the restructured SPM project is storage area envisaged to be provided for storage of crude oil at Crude Oil Terminal (COT). The KPT has envisaged to allot 50 hectares (ha) of land (i.e. 5,00,000 sq. mtr. applying conversion factor of 1 ha = 10,000 sq. mtrs.) for the SPM project. On this 50 ha of land, the KPT envisages the BOT operator to construct seven storage tanks of which one of the tanks is for outage/evacuation

and six tanks are considered for assessing the storage capacity of COT. The storage capacity assessed by the KPT is to store 3,12,000 KL (i.e. 2,80,800 tonnes applying conversion factor of 0.9) crude oil in the storage tanks at any point of time. The KPT has assumed that crude oil will avail the storage facility throughout the year. The upfront tariff guidelines does not require or prescribe any norms for assessment of optimal storage capacity for liquid terminal. The KPT has, however, assessed the storage capacity of the COT of 2,80,800 tonnes at any point of time to meet the Optimal Capacity assessed for SPM at 12 MMTPA.

(b) The parameters adopted by the KPT for assessing the storage capacity of COT and the basis explained by the KPT for the parameters adopted is tabulated hereunder:

Storage Capacity of the COT	Value	Unit	Basis furnished by the KPT
Area to be allotted at COT	50	Ha	Land area requirement has been suggested by Technical Consultant i.e., Engineers India Ltd. Requirement of land was also discussed with the existing SPM and/or COT operators during a conference held on 9 th May 2014 for Project Restructuring purpose. These existing players were of the view that 50 Ha land would be sufficient for storage of one VLCC.
Pumpable Volume of Crude Oil	52000	Cum	Total volume of Crude Oil Storage Tanks is 60000 cum and the same cannot be utilized fully. Thus, the pumpable volume could be stored would always be less than the same and hence, 52000 KL as pumpable volume for Tank of 60000 cum.
Nos. of Tanks Total	7	Nos.	Of the seven storage tanks envisaged for the project, one Tank is for outage i.e. evacuation/tanker loading as suggested by its Technical Consultant Engineers India Ltd and hence excluded by the KPT for computation of storage capacity of COT. It is confirmed by KPT that the prospective bidders also agree that one tank need to be kept for outage/evacuation.
Less: 1 No. for evacuation/tanker loading	1	Nos.	
Net available for storage	6	Nos.	
Pumpable Volume of Crude Oil (52000 KL * 6 tanks)	312000	Cum	(52000 KL * 6 tanks)
Density (conversion from KL to of Crude Oil	0.9	MT/Cu m	Furnished by the KPT
Storage Capacity of the COT	280800	tonnes	(312000 KL * 0.9 conversion factor)

(c) The KPT has assumed that the COT will be utilised throughout the year to store 2,80,800 tonnes of crude at any point of time to meet the optimal capacity of SPM of 12 MMTPA. For optimal capacity of 12 MMTPA, considering the parcel size of a vessel at 2,55,000 MT, the KPT has estimated to handle 47 Nos. of vessels in a year. The KPT has rounded it off to 48 vessels apparently for ease in computation to arrive at 4 Nos. of vessels in a month or in other words one VLCC per week. The evacuation of crude from the tanks at COT is proposed by three mainline pumps supported by Booster Pumps each with capacity of 837.5 cum/hr (i.e. total evacuation rate 2512.5 cum./hour = 837.5 cum./hour * 3 main line pumps). The following calculation supports the achievement of evacuation of one vessel within a week's time:

Particulars	Value	Unit
3 Nos. Mainline Pumps supported by Booster Pumps each with capacity of 837.5 cum/hr	2512.5	cum/hr
Per Day Pumping Capacity	42210	cum/day
Per Day Pumping Capacity (multiplied by 0.9 density factor to convert into Tonnes)	37989	MT/day
Parcel Size of VLCC	255000	MT
Days required for evacuating a vessel with above mentioned size.	6.71 Around i.e. 1 week	Days

(d) Some of the users/prospective bidders like the HPCL Mittal Pipelines Limited (HPCLMPL), IMC Limited (IMC) have raised few concerns over the storage capacity. Their argument is that refinery may require two to three grades of crude and it is possible that more than one refinery may use the SPM for crude oil. They, therefore, request for additional storage tanks. The KPT has emphatically claimed that clashing of two vessels of different users is ruled out. Clarifying that to achieve the optimal capacity of 12 MMTPA and vessel frequency of 1 vessel per week, the storage area has been planned, the KPT has emphatically claimed that clashing of two vessels of different users is ruled out. The KPT has argued that for more than one user also, the vessel arrival can be planned.

The HPCLMPL has pointed out that whilst the input discharge rate from vessel to SPM @ 5500 T/hour is achievable, the evacuation assumed by the KPT at 2512.5 cum/hour for 3 mainline pumps is on the higher and does not match with the input rate of 5500 T/hour. They have argued that in India, normally pipelines with diameter of 28 or 30 inch are used. Even if 30 inch diameter pipeline is used, crude can be evacuated @ 1300 to 1400 cum/hour by 3 pumps. The HPCLMPL has, therefore, contended that seven tanks proposed by the KPT are not sufficient even to handle the present capacity and have suggested that fourteen storage tanks are required to operate the terminal.

As regards the point made HPCLMPL, the KPT has clarified that on the total evacuation rate of 2512.5 cum/hr by the three main line pumps, it has applied an efficiency factor of 70% and the evacuation rate from COT to refinery is finally considered at 1750 cum/hr (2512.5 cum. Hr *70%). As regards the apprehension raised by the HPCLMPL about the evacuation from COT to refinery, the KPT has suggested that with adoption of efficiency improvements measures like increased diameter of pipelines, additional pumping capacity or more number of booster pumps, the evacuation rate envisaged in the proposal can be achieved. Since the activity of transfer of crude through Pipelines from COT to Refinery is out of the Scope of the Project as reported by the KPT, it will not have any impact on the reference tariff approved by this Authority in this Order.

As regards one of the points made by HPCLMPL that 7 days dwell time at COT is tight, the KPT has stated that once crude is received at COT, it can be continuously moved to the refinery as refinery is not going to remain idle. As brought out above, the KPT has furnished the calculation to show that one VLCC vessel can be evacuated within 7 days. The KPT has emphatically stated that the storage capacity envisaged by it at 6 nos. of tanks in 50 ha of land is sufficient enough for handling the optimal capacity of SPM assessed at 12 MMTPA. Relying upon the clarifications furnished by the KPT, this Authority is inclined to accept the storage capacity adopted by the KPT for storage of crude at COT.

The current proposal of the KPT is for fixation of Reference Tariff based on allotment of 50 ha of land and considering one VLCC vessel per week so as to meet the optimal capacity of 12 MMTPA. In order to give comfort level to the bidders on their concern about storage capacity, the proposal of KPT envisages to provide additional 50 ha of land to the Concessionaire during the period of concession if the storage facility needs to be expanded and it will be subject to mid-term review of optimal capacity and reference tariff for storage charge approved by this Authority in the current exercise. The tariff guidelines of 2013 as well as 2008 do not provide for any review of the tariff fixed by this Authority due to change in the project profile during the project period. In the instant, it is, however, relevant to state that Feasibility Report furnished by KPT for this project at page 8 itself envisages 100 ha of land for this project of which 50 ha of land is to be allotted by the KPT to the Concessionaire initially and additional 50 ha to be provided by the KPT in future subject to availability of land. Even the prospective bidders have requested for allotment of additional land. In view of the above position, if the KPT allots additional 50 ha of land during the project period the

reference tariff fixed by this Authority would be reviewed as proposed by KPT. The KPT should, therefore, make it abundantly clear in the bid document at the time of bidding stage itself to all the prospective bidders as well as in the Concession Agreement that in case the KPT decides to allot additional 50 ha land to the Concessionaire any time during the project period, the reference tariff fixed by this Authority in this Order will be reviewed. In the event the KPT allots additional 50 ha of land, the KPT should ensure that a proposal is filed to review the reference tariff fixed in this Order and the reference tariff fixed here is reviewed.

(vi) **Capital Cost:**

(a) The total capital cost estimated by the KPT for SPM project is ₹ 992.38 crores. This comprises of ₹ 561.65 crores for SPM & pipeline and allied facilities and ₹ 430.73 crores for Crude Oil Terminal (COT) for storage of crude. As stated earlier, there are no separate norms prescribed for SPM operations.

The port furnished rate analysis to support the capital cost estimates. With regard to the request of IMC to review the capital cost based on the current market rates, the port has confirmed that the project cost estimates have been carried out afresh and are based on the current market rates. The capital cost estimated by the KPT at ₹ 992.38 crores include 5% of the capital cost estimates for SPM and Pipelines for COT towards miscellaneous capital cost. This is as per the norms prescribed in the guidelines for liquid terminal. The capital cost of ₹992.38 crores is supported with the Feasibility Report undertaken by the KPT in the year 2014. The 2008 guidelines stipulate that the capital cost will be as estimated by the concerned port trust is to be considered.

In view of the above position and recognising that the capital cost estimated by the KPT is based on the feasibility report and is reportedly based on the current market rate, the total capital cost as estimated by the KPT is relied upon in this exercise.

(b) Return on capital employed is estimated at 16% of the estimated capital cost as per the norms prescribed in the guidelines.

(vii) **Operating cost for SPM and COT:**

For estimation of operating cost, the KPT has in the absence of any specific norms for SPM operations adopted the norms prescribed for the liquid terminal. The operating cost estimated by the KPT is discussed hereunder:

(a) Power and fuel is not required for SPM operations as reported by the KPT after discussion with suppliers. For crude handling operations at the SPM, the KPT has stated that SPM operations will be powered by pump of vessel. The position clarified by the KPT is relied upon. This is also in line with the position followed in the earlier fixation of upfront tariff for SPM at KPT.

For COT, the KPT has estimated power cost for the 50 hectares (ha.) of land for general illumination adopting the power consumption norm of 2.4 lakhs per hectare prescribed for liquid cargo terminal. When requested to confirm whether the whole area may require the illumination, the port has replied affirmatively that the entire 50 ha. of land at COT area will require general illumination. In view of the clarification furnished by the KPT and recognising that it is based on the norms prescribed for liquid terminal in the absence of any specific norms available for SPM operations, and also recognising that none of the users have raised any objection in this regard, consumption of power considered by the KPT is considered. The unit cost of power considered by the KPT in the revised proposal is ₹10.89 per unit which is substantiated with detailed computation of unit rate of electricity based on the tariff schedule of power for the year 2014-15. The power cost for COT is considered as estimated by the KPT.

(b) The repairs and maintenance cost is estimated at 1% on the gross fixed asset value of civil works for COT and @ 2% on the gross fixed asset value of mechanical equipment for both COT and SPM operations adopting the norms prescribed in the 2008 guidelines for liquid terminal. Insurance cost and other expenses are estimated at 1% each of the gross fixed asset value estimated for SPM and for COT adopting the norms prescribed in the 2008 guidelines for liquid terminal. The estimates for these cost items are considered as estimated by the KPT.

(c) Clause 3.5.3. of the tariff guidelines of 2008 stipulates that the depreciation should be calculated following the Straight Line Method (SLM) as per the rates prescribed in the Companies Act, 1956. The KPT has computed depreciation @ 3.34% on civil cost, 10.34% on mechanical equipment as per the rates prescribed in the Companies Act, 1956 under the SLM for the relevant group of assets. When requested to calculate the amount of depreciation

in line with the provisions of the Companies Act, 2013, the KPT has agreed that the depreciation rate should be as per the life norms prescribed in the Companies Act, 2013. However, on perusing the depreciation computation it is seen that the KPT has not made any modification in the depreciation computation.

The rate of depreciation on civil cost is seen to be as per the depreciation prescribed in the Companies Act, 2013 and hence considered as estimated by the KPT. The rate of depreciation in respect of capital cost on mechanical equipment is considered at 10% in line with the depreciation prescribed in the Companies Act, 2013 as against 10.34% considered by the KPT.

As regards pipeline, the Jawaharlal Nehru Port Trust (JNPT) had mentioned in their proposal for fixation of reference tariff for oil jetty that depreciation on pipelines under the Companies Act, 2013 will be 4%. This was considered while passing the Order No. TAMP/50/2013-JNPT dated 31 December, 2013 in the case of the JNPT. This was also adopted in fixation of common tariff for floating pipeline facility for handling edible oil cargo at Kolkata Port Trust (KOPT). While admitting that depreciation should be as per the provisions of the Companies Act, 2013, the KPT has not objected to the depreciation rate of 4% for pipeline.

The provisions as per the Companies Act, 2013 (ref Schedule II of Section 123) suggest that the useful life of pipelines to be considered as 30 years which translates to depreciation rate of 3.34% per annum. The depreciation rate considered in the case of JNPT for oil jetty based on the position indicated by the port at 4% is not found to be off the mark from 3.34%. Hence, the depreciation on pipeline is considered at @ 4% as against 10.34% considered by the KPT in line with the depreciation allowed for fixation of upfront tariff for oil jetty at JNPT and another Order No. TAMP25/2014-KOPT dated 29 October, 2014 for fixation of tariff for floating pipelines as Kolkata Port Trust.

While calculating depreciation, the other assets are duly taken proportionately under civil and equipment cost and depreciated. This is found to be in line with the approach followed in the other upfront tariff cases.

- (d)
 - (i) The upfront tariff guidelines require estimation of license fee for port assets based on the rates prescribed in the Scale of Rates of the respective Port Trusts. As brought out in the earlier part of this Order relating to factual position, the KPT had earlier estimated total license fee of ₹ 34.06 crores comprising of license fee of ₹ 26.99 crores for SPM operations towards 282743 sq. mtrs. of land area for installation of SPM, 35000 sq. mtrs. of land area for 17.5 kms pipeline, 31,80,0863 sq. mtrs. of water area available surrounding SPM and for COT the port had estimated license fee of ₹ 7.07 crores for 50,000 sq. mtr. of area for storage of crude. Most of the users/prospective bidders have raised objection on the estimated license fee stating that the unit rate of license fee considered by KPT is very high. Though the KPT has not reduced the unit rate of license fee, it has reviewed this cost item and reduced the total license fee from ₹ 34.06 crores/annum to ₹12.12 crores/annum. The modification done in the estimation of license fee and the reasons therefor furnished by the KPT is brought out in the earlier paragraphs bringing out the factual position and hence not reiterated here.
 - (ii) The KPT has proposed to allot 50 ha. of land to the concessionaire for development of storage facility referred at Crude Oil Terminal (COT). The KPT has, therefore, estimated license fee for 50 ha. of land for arriving at the operating cost for storage at COT. The same is considered for estimation of license fee for COT.
 - (iii) For SPM operations, the KPT has estimated license fee for water area of 6,43,261 sq. mtrs. surrounding the SPM and has stated that it is in line with the captive SPM project at Vadinar. The KPT has furnished detailed working for arriving at the said total water area. The KPT has also estimated the area for pipeline from SPM to COT as 35000 sq. mtrs. by multiplying the length of pipe line at 17.5 kms × width of 2 mtrs. width of the pipe line. None of users have raised any objection on the sq. mtr. area considered by the KPT for SPM operations. The revised total area computed by the KPT for estimation of license fee for water area around SPM, and pipelines is solely relied upon.
 - (iv) The unit rate adopted by the KPT for estimation of license fee is ₹141.45/sq mtr./annum for land area of 50 ha. at COT and for pipe line area of 35000 sq. mtrs. License fee @ 50% of the land area i.e. ₹141.45 and 50% of that = ₹ 70.725/sq. mtr./annum is considered for estimating license fee for 6,43,261 sq. mtrs. of water area around SPM.

(v) The upfront tariff guidelines requires estimation of license fee for port assets based on the rates prescribed in the Scale of Rates of the respective port trusts. The estimation of license fee by the KPT applying unit rate of ₹ 141.45 per sq. mtr. annum for land area and ₹ 70.725 per sq. mtr. per annum for water area based on the valuation of land undertaken by its Consultant in the year 2012 is not in line with the provision prescribed in the 2008 guidelines for estimating the license fee. It is also relevant to mention here that in the upfront tariff for SPM fixed earlier, the unit rate adopted for estimating license fee was ₹ 0.75 per sq. mtr. per month (i.e. ₹9 per sq. mtr/month) as considered by the KPT based on the rates prescribed in the Scale of Rates for Tuna. Some of users/prospective bidders like the HPCL-Mittal Pipelines Limited have requested to consider ₹ 9 per sq. mtr. per annum as considered in the earlier SPM proposal. The KPT was, therefore, requested to modify the estimate of license fee based on the Scale of Rates applicable as per the rates approved by the Authority.

The KPT has clarified that the license Fee has been calculated considering Para 16.2 (f) of Land Policy Guidelines 2014. The relevant extract of the said para is reproduced hereunder:

“In respect of PPP projects, the annual lease rent based on updated/latest market value with the approved rate of annual escalation would be indicated to the bidders at the bidding stage itself.”

The KPT has stated that valuation of land in Tuna was undertaken by KPT by appointing a competent Government/approved valuer in the year 2012. The KPT has substantiated the land valuation considered by it with copy of relevant pages of valuation report. The port has said that the said valuation of land is yet to be approved by its Board. Since the updated/latest market value of land is available with the KPT and in view of stipulation in Clause 16.2.(f) of the Land Policy Guidelines, 2014 the KPT has reportedly decided to consider the license fee based on the updated market value. The license fee is calculated by KPT applying 6% return (which is the minimum level of return prescribed in the Land Policy for Major Ports 2014) on the market value of land assessed by the approved valuer in the year 2012 at ₹ 2266/sq. mtr./annum. The lease rent so arrived is ₹135.96/Sqm/Annum (i.e. ₹ 2266× 6% = ₹ 135.96). Since the valuation of land pertains to the year 2012, license fee for land is escalated by 2% per annum which is the minimum cap prescribed in the Land Policy guidelines of 2014 to arrive at the license fee for the year 2014 at ₹141.45/sqm/annum (₹135.96 sqm/annum *2%*2%)

Ideally, when the valuation of land at Tuna was done by the KPT two years back in the year 2012, the KPT should have approached this Authority seeking approval of the license fee following the applicable land policy guidelines. It is not clear as to why the KPT did not undertake this exercise. The KPT has now quoted clause 16.2(f) of the Land Policy Guidelines of 2014 which requires the port in respect of PPP projects to indicate the bidders, the annual lease rent arrived by the KPT based on updated/latest market value.

Though the unit rate of license fee adopted by the KPT is not based on the recommendation of Land Allotment Committee as per clause 18(a) of the land Policy Guidelines of 2014 and does not have the specific approval of the KPT Board, it cannot be denied that since the proposed rate arrived by the KPT has the approval of its Board, the proposed rate which includes estimation of license fee at the above mentioned rate has the incidental approval of its Board for the project.

In view of the above submissions made by the KPT drawing reference to the relevant clause in the Land Policy Guidelines of 2014 and in view of exigency expressed by the KPT for seeking reference tariff for this project which is one of the Projects included by the Ministry of Shipping in Shelf of Projects for 2014-15, this Authority is in a fait accompli situation to consider the unit rate of license fee at the level determined by the KPT for determining the upfront tariff. The unit rate of licence fee considered by this Authority is only for the limited purpose of determining the upfront fee for the current SPM project. By way of abundant caution, this Authority clarifies that consideration of the said unit rate of license fee is only with the limited extent of determining the reference tariff for this project and should not in any way

be construed as approval of this Authority to the said rate and should not be quoted or referred by any one in future for any other purpose.

Clause 17(I) of the Land Policy guidelines stipulates that the licence fee for water area should be 50% of the license fee for the abutting land. Following this clause, the KPT has estimated the license fee for water area around the SPM applying 50% of the license fee arrived for the land i.e. $50\% \times ₹141.45 \text{ per sq. mtr./annum} = ₹70.725 \text{ per sq. mtr./annum}$. Whilst KPT has done so for water area around SPM, it has not followed the same approach for the 35,000 sq. mtr. area of under water pipeline from SPM to COT. For pipeline area submerged in the water, the KPT has applied the full unit rate of ₹141.45 per sq. mtr/annum as considered for the land area. The point made by KPT that it is as per earlier approved Order is not found relevant as the lease rental of ₹9/sq. per annum is not found to have been done based on market value of land. The point made by KPT that it is in line with Land Policy of 2014 is infact not found to be correct in view of provision in clause 17(I) in the said guidelines. Since the pipelines area from SPM to the COT will be submerged under the water, the application of license fee arrived by the KPT for the land i.e. ₹141.45 per sq. mtr. is not found to be in line with the Land Policy Guidelines of 2014. The estimate of license fee for pipeline area submerged in the water area is, therefore, modified by applying 50% of the license fee considered by the KPT for the land area. Subject to above modification, the revised license fee estimated by the KPT is considered. The total revised license fee considered by us in the cost statement is ₹11.87 crores as against ₹12.12 crores estimated by the KPT. The differential ₹0.25 crores is on account of applying the unit rate for license fee for pipeline at ₹70.725 per sq. mtr./annum instead of ₹141.25 per sq.mtr/annum considered by the KPT. (i.e. differential ₹70.725 per sq. mtr./annum * 35000 sq. mts. pipeline = 0.25 crores)

- (e) Subject to above analysis, the total operating cost for handling crude at SPM is estimated at ₹61.02 crores and the total operating cost for COT is estimated at ₹61.95 crores.
- (viii) (a) The total annual revenue requirement from SPM operations is estimated at ₹150.88 crores which is an aggregate of 16% return on the capital cost estimated at ₹89.86 crores and operating cost of ₹61.02 crores as against total annual revenue requirement from SPM operations estimated by the KPT at ₹197.39 crores which is an aggregate return on the capital cost estimated at ₹89.86 lakhs and operating cost of ₹107.53 crores. The difference in the operating cost estimates made by KPT and in the modified estimates is ₹46.51 crores (i.e. ₹107.53 crores – ₹89.86 crores). Of ₹46.51 crores difference, ₹21.94 crores difference arises on account of estimates of license fee revised by KPT but not captured by KPT in its reference tariff calculation (₹34.06 crores – ₹12.12 crores). The remaining difference arises on account of modification in the rate of depreciation complying with the Companies Act, 2013, though agreed by KPT but not modified in its calculation, and on account of considering 50% of unit rate of license fee of land for underground pipeline instead of applying 100% of unit rate as explained earlier.
 - (b) The entire estimated revenue requirement from SPM is proposed to be recovered entirely from the composite handling charges. Accordingly, to meet the estimated annual revenue of ₹150.88 crores over the optimal capacity of 12 MMTPA, the consolidated handling charge of ₹125.74 per tonne is prescribed as against ₹164.50 proposed by the KPT. As per the coastal concession policy of the Government which is prescribed in clause 4.3. of the tariff guidelines notified on 31 March, 2005, handling of crude including POL is not entitled for any coastal concession. The port has also, therefore, rightly not any proposed any concessional tariff in the handling charge for coastal category.
- (ix) The entire estimated Annual Revenue Requirement (ARR) from COT is proposed to be recovered by way of storage charge. To arrive at the storage charge, the storage capacity of tanks assessed at 2,80,800 tonnes is taken as the base. Considering that this quantum of crude oil will be stored in the storage tanks throughout the year, the KPT has arrived at the total storage capacity figure for 365 days and applying 70% optimum utilisation factor as per the guidelines at 7,17,44,400 tonnes/annum (i.e. 2,80,800 tonnes/day * 365 days *70%). The basis adopted by the KPT is relied upon. The modified estimated ARR from COT at ₹130.87 crores (KPT estimated ₹131.52 crores) has been divided by the overall storage capacity of 7,17,44,400 tonnes in line with the approach followed by the KPT. Accordingly, storage charge comes to ₹18.24/tonne/day as against ₹18.33/tonne/day proposed by the KPT.

(x) The entire crude oil transferred from SPM to storage tanks at COT is to avail storage facility. The KPT has proposed a note that no free period shall be allowed for any cargo at COT. None of the users/prospective bidder have raised any pointed objection in this regard. As stated earlier, there are no norms prescribed by the SPM operations. The conditionality is, therefore, prescribed as proposed by the KPT.

(xi) The definition of terms like Port, Per Day and Tonne included in the Reference tariff Schedule is found to be in line with the general definitions and hence are approved. The proposed definition of TAMP is not relevant to be included in its Scale of Rates and hence not incorporated.

(xii) The proposed note no.1 under the composite handling charge states that handling charge prescribed above is a composite rate for handling the crude from vessels/tanker, transportation through pipeline till Crude Oil Terminal, wharfage and all other associated services provided by the operator except the storage charges which are prescribed in the tariff schedule. The proposed note elaborates the services provided under the composite handling rate and hence prescribed in the reference tariff schedule as proposed by the KPT.

All the other conditionalities proposed in the draft Reference tariff Schedule are found to be same as prescribed in the upfront tariff schedule approved by this Authority in January, 2011 and hence the same be accepted.

(xiii) The other general conditions relating to levy of storage charge stating that it shall be payable for all days including Terminal's nonworking days and Customs notified holidays for stay of cargo and that storage charge on cargo shall not accrue for the period when the terminal operator is not in a position to deliver/ship the cargo when requested by the user due to reasons attributable to the terminal operator are in line with general prescription in the other upfront tariff cases and hence are prescribed in this case also as proposed by the KPT.

(xiv) Clause 2.2 of the revised tariff guidelines of 2013 requires this Authority to prescribe the Reference Tariff along with the Performance Standards. Though the revised guidelines of 2013 do not require this Authority to go into the Performance Standards proposed by the port it is not unreasonable to assume that the ports would propose reasonable and achievable Performance Standard.

The KPT has proposed performance standard of Output for SPM at 5500 tonnes/hour reportedly based on the average discharge rate of 5500 tonnes/hour considered in the optimal capacity calculation furnished in its earlier proposal for fixation of upfront tariff for SPM operation which was approved in January 2011. As stated earlier, the KPT was advised to update the output parameter based on handling rate achieved for VLCC at the other SPMs. The KPT has responded that even in current SPM project, the average discharge rate of 5500 tonnes/hour which formed the basis of assessing the optimal handling capacity of 12 MTPA in the earlier proposal filed by the KPT which is brought out in para 12.3. of the Order in the year 2010 is relevant for the proposed SPM project. That being so, the performance standards of Gross Berth Output of crude oil at SPM at 5500 tonnes as proposed by the KPT is incorporated. Incidentally, even one of the prospective bidders HPCL Mittal Pipelines Ltd. (HPCLMPL) has admitted that discharge rate of 5500 tonnes/hour can be achieved at SPM.

The performance standards for transit storage dwell time is proposed of 7 days. This is supported with computation by the KPT. The proposed performance standards is, therefore, prescribed as proposed by the KPT.

The KPT has proposed performance standard of 37,989 MT/day for Turnaround Time for receipt/delivery operation. The performance parameter of 37,989 MT/day is proposed based on recommendation of Technical Advisor for 3 Mainline Pumps with capacity of 837.5 cum/hr. This has been elaborately discussed in the storage capacity in the earlier paragraphs. None of the users have raised any pointed objection on the performance standards proposed by the KPT on this parameter. The proposed performance standard is, therefore, prescribed as proposed by KPT.

Inspite of a specific request to prescribe the conditionalities governing the performance standards for the various cargoes, the KPT has not prescribed the same.

Since clause 2.2. of the revised guidelines of 2013 requires this Authority to notify the Performance Standards based on the proposal of the port, the Performance Standards as proposed by the port is notified along with the Reference Tariff Schedule.

(xv) The KPT has proposed a general note relating to indexation factor wherein the base WPI to be considered for automatic adjustment every year is proposed as 1 January, 2014. Since the cost estimates considered in the reference tariff calculation are reportedly based on the current market rate i.e. of the year 2014, it is found appropriate and relevant to prescribe the base WPI to be considered for automatic adjustment every year as 1 January 2014 as proposed by the KPT.

13.1. Subject to above, the Reference Tariff Schedule along with conditionalities governing the Reference Tariff has been modified.

13.2. The modified Reference Tariff Schedule is attached as **Annex - II** and the Performance Standards as proposed by the port is attached as **Annex - III**.

13.3. In the result, and for the reasons given above, and based on a collective application of mind, this Authority approves the Reference Tariff Schedule for SPM facility in Gulf of Kutch at Kandla Port Trust and notifies it alongwith the Performance Standards.

13.4. As per clause 2.5 of the Revised Tariff Guidelines 2013, the Reference Tariff and Performance Standards notified by this Authority shall be mentioned in the bid document and subsequently in the Concession Agreement in respect of PPP Projects. Accordingly, the KPT is advised to incorporate the Reference Tariff and Performance Standards, in the bid document and subsequently in the Concession Agreement in respect of PPP Project.

13.5. From the date of Commercial Operation (CoD) till 31st March of the same financial year, the tariff would be limited to the indexed Reference Tariff relevant to that year, which would be the ceiling. The aforesaid Reference Tariff shall be automatically revised every year based on an indexation as provided in para 2.2 of the tariff guidelines of 2013 which will be applicable for the entire concession period.

However, the PPP operator would be free to propose a tariff along with Performance Standards (the “Performance Linked Tariff”) from the second year of operation onwards, over and above the indexed Reference Tariff for the relevant financial year, at least 90 days before the 1st April of the ensuing financial year. Such Performance Linked Tariff shall not be higher than 15% over and above the indexed Reference Tariff for that relevant financial year (and this will be the Tariff Cap). The Performance Linked Tariff would come into force from the first day of the following financial year and would be applicable for the entire financial year.

13.6. The proposal shall be submitted to this Authority along with a certificate from the independent engineer appointed under the Concession Agreement of the Project indicating the achievement of Performance Standards in the previous 12 months as incorporated in the Concession Agreement or for the actual number of months of operation in the first year of operation, as the case may be.

13.7. On receipt of the proposal, this Authority will seek the views of the KPT on the achievement of Performance Standards as outlined in para 5 of the tariff guidelines of 2013, within 7 days of receipt.

13.8. In the event of Operator not achieving the Performance Standards as incorporated in the Concession Agreement in previous 12 months, this Authority will not consider the proposal for notifying the Performance Linked Tariff for the ensuing financial year and the Operator shall be entitled to only the indexed Reference Tariff applicable for the ensuing financial year.

13.9. After considering the views of the KPT, if this Authority is satisfied that the Performance Standards as incorporated in the Concession Agreement have been achieved, it shall notify the performance linked tariff by 15th of March to be effective from 1st of April of the ensuing financial year.

13.10. While considering the proposal for Performance Linked Tariff, this Authority will look into the Performance Standards and its adherence by the Operator. This Authority will decide on the acceptance or rejection of the Performance Linked Tariff proposal based on the achievement or otherwise of the Performance Standards by the operator. Determination of indexed Reference Tariff and Performance Linked Tariff will follow the illustration shown in the Appendix attached to the tariff guidelines of 2013.

13.11. From the third year of operation, the Performance Linked Tariff proposal from the PPP operator shall be automatically notified by this Authority subject to the achievement of Performance Standards in the previous 12 months period as certified by the Independent Engineer. The PPP operator, for the Performance Linked Tariff from the third year onwards, will submit the Performance Linked Tariff proposal along with the achievement certificate from the independent engineer by 1st March and this Authority shall notify by 20th March, the Performance Linked Tariff to be effective from the ensuing financial year.

13.12. As stipulated in Clause 6.2 of the revised 2013 guidelines, in the event any user has any grievance regarding non-achievement by the PPP operator of the Performance Standards as notified by this Authority, he may prefer a representation to this Authority which, thereafter, shall conduct an inquiry into the representation and give its finding to the Kandla Port Trust. The Kandla Port Trust will be bound to take necessary action on the findings as per the provisions of the respective Concession Agreement.

13.13. As stipulated in Clause 6.3.1 of the revised 2013 guidelines, within 15 (fifteen) days of the signing of the Concession Agreement, the concerned operator will forward the Concession Agreement to this Authority which will host it on its website.

13.14. As stipulated in clause 6.3.2 of the revised 2013 guidelines, the PPP operator shall furnish to this Authority quarterly reports on cargo traffic, ship berth day output as well as the tariff realized for each berth. The quarterly reports shall be submitted by the PPP operator within a month following the end of each quarter. Any other information which is required by this Authority shall also be furnished to them from time to time.

13.15. As stipulated in clause 6.3.3 of the revised 2013 guidelines, this Authority shall publish on its website all such information received from PPP operator. However, this Authority shall consider a request from the PPP operator about not publishing certain data/information furnished which may be commercially sensitive. Such requests should be

accompanied by detailed justification regarding the commercial sensitiveness of the data/information in question and the likely adverse impact on their revenue/operation of upon publication. This Authority's decision in this regard would be final.

13.16. As per clause 3.8.5 of the guidelines, if any question arises requiring clarifications or interpretation of the Scale of Rates and the statement of conditionalities, the matter shall be referred to this Authority and its decision in this regard will be binding on the operator.

13.17. The performance norms for the project should be clearly brought out in the bid documents. The operator is expected to perform at least at the performance norms brought out in the bid document/concession agreement.

13.18. The actual performance of the operator will be monitored by this Authority. If any complaint regarding quality of service is received, this Authority will enquire into such allegation and forward its findings to the KPT. If any action is to be taken against the operator, the KPT shall initiate appropriate action in accordance with the provisions of the relevant Concession Agreement.

13.19. During the commercial operation at the terminal, within 15 days from the end of every quarter, the operator shall submit to this Authority through the KPT a report containing the terminal's physical and financial performance during the preceding three months.

T. S. BALASUBRAMANIAN, Member (Finance)

[ADVT. III/4/Exty./143/2014]

Annex - I			
FORMULATION OF UPFRONT TARIFF FOR SINGLE POINT MOORING AND ALLIED FACILITIES IN THE GULF OF KUTCH AT KANDLA PORT TRUST			
Sr. No.	Particulars	Estimates of KPT	Estimates of KPT modified by TAMP
I.	<u>Optimal capacity of SPM</u>	The KPT has maintained optimal handling capacity of SPM at 12 MMTPA as proposed in its earlier SPM project in the year 2010. The Optimal capacity estimated by KPT at 12 MMTPA and accepted by the Authority is brought out in para 13 (ii) (c) and para 14(v) of the Order dated 18 January 2011.	
	Optimal capacity of the Terminal (in Million tonnes).	12.00	12.00
II.	<u>Capital Cost</u>		
(i)	<u>SPM & Pipelines- Mechanical cost</u>		
	(a) SPM and Allied Facilities	179.24	179.24
	(b) Pipelines and Installation Cost	355.67	355.67
	(c) Miscellaneous [5% on (a) and (b)]	26.75	26.75
	Sub-Total SPM & Pipelines (i)	561.65	561.65
(ii)	<u>Crude Oil Terminal</u>		
	(a) Crude Oil Terminal- Civil Cost	229.90	229.90
	(b) Crude Oil Terminal-Mechanical Equipment Cost	180.32	180.32
	(c) Miscellaneous [5% on (a) and (b)]	20.51	20.51
	Sub-Total Crude Oil Terminal (ii)	430.73	430.73
	Total Capital Cost for SPM Project (i+ii)	992.38	992.38
III.	<u>Operating Cost for handling Crude Oil at SPM.</u>		
(i)	Repair & Maintenance		
	(a) Mechanical Equipment: [KPT: 2%* ₹ 561.65 Cr] [TAMP: 2%* ₹ 561.65 Cr]	11.23	11.23
(ii)	Depreciation		
	(a) Mechanical Equipment: [KPT: 10.34%* ₹ 561.65 Cr] [TAMP: (10%* ₹ 188.20 Cr)+(4%* ₹ 373.45 Cr -Pipeline Cost)]	58.07	33.76
(iii)	Insurance		
	[KPT: 1%* ₹ 561.65 Cr] [TAMP: 1%* ₹ 561.65 Cr]	5.62	5.62
(iv)	License Fee		
	(a) Land Area : [KPT: (282743sqm water area around SPM + 35000 sqm for pipe line* ₹ 141.45/sqm/yr] [KPT letter dt 31.12.14 : 35000 Sqm for pipe line*Rs. 141.45/sqm/yr = Rs. 0.50 lakhs]# [TAMP: 35000 Sqm for pipe line*Rs. 70.725/sqm/yr = Rs. 0.25 lakhs]#	4.49	0.25
	(b) Water Area : [KPT: 3180863 sqm* ₹ 70.725/sqm/yr]	22.50	4.55

	[KPT letter dt 31.12.14: 643261 Sqm*70.725/sqm/yr = Rs. 4.55 lakhs]# [TAMP: Considered as given by KPT in its letter dated 31.12.2014]		
(v)	Other Expenses (1% * ₹ 561.65 Cr)	5.62	5.62
	Total Operating Cost for handling Crude Oil at the SPM (III)	107.53	61.02
IV.	Operating Cost for Storage at the Crude Oil Terminal (COT)		
(i)	Power Cost: [KPT: 50 Ha* 2.4 Lakhs/hectare* ₹ 10.89/unit] [TAMP: 50 Ha* 2.4 Lakhs/hectare* ₹ 10.89/unit]	13.07	13.07
(ii)	Repair & Maintenance		
	(a) Civil: [KPT: 1% * ₹ 241.39 Cr] [TAMP: 1% * ₹ 241.39 Cr]	2.41	2.41
	(b) Mechanical: [KPT: 2% * ₹ 189.34 Cr] [TAMP: 2% * ₹ 189.34 Cr]	3.79	3.79
(iii)	Insurance [KPT: 1%* ₹ 430.73 Cr] [TAMP:1%* ₹ 430.73 Cr]	4.31	4.31
(iv)	Depreciation		
	(a) Civil: [KPT: 3.34%* ₹ 241.39 Cr] [TAMP: 3.34%* ₹ 241.39 Cr]	8.06	8.06
	(b) Mechanical: [KPT: 10.34%* ₹ 189.34 Cr] [TAMP: 10%* ₹ 189.34 Cr]	19.58	18.93
(v)	License Fee		
	(a) Land Area : [KPT: 500000 sqm* ₹ 141.45/sqm/yr] [TAMP: Considered as given by KPT.]	7.07	7.07
(vi)	Other Expenses (1% * ₹ 430.73 Cr)	4.31	4.31
	Operating Cost for Storage at Crude Oil Terminal (COT)- (IV)	62.60	61.95

Sr. No.	Particulars	Estimates of KPT	Rs. in Crores Estimates of KPT modified by TAMP
V.	Estimated Annual Revenue Requirement (ARR) & Proposed Tariff		
(A) Crude Oil Handling at SPM.			
(i)	Estimated Annual Revenue Requirement for Crude Handling at SPM.		
	(a) Total Operating Cost	107.53	61.02
	(b) Return on Capital Employed @ 16% * ₹ 561.65 Crores	89.86	89.86
	(c) Total Revenue requirement for Crude Oil Handling at SPM.	197.39	150.88
(ii)	Optimal Capacity (in MTPA)	12.00	12.00
(iii)	Per tonne rate for Crude handling at SPM ₹ Per MT [(i) (c)/(ii)]	164.50	125.74
(B) Storage Charges at Crude Oil Terminal (COT)			
(i)	Estimated Annual Revenue Requirement of Storage facility at COT		
	(a) Total Operating Cost	62.60	61.95
	(b) Return on Capital Employed @ 16% * ₹ 430.73 Crores.	68.92	68.92
	(c) Total Revenue requirement for Storage Charges at COT	131.52	130.87
(ii)	Storage Capacity Parameters at COT		
	(a) Storage Capacity of Tanks at Crude Oil Terminal (in KL)	3,12,000.00	3,12,000.00
	(b) No of days	365.00	365.00
	(c) Capacity Utilization	70%	70%
	(d) Density (Conversion from KL to Tonnes)	0.90	0.90
(iii)	Storage Charges Rs/MT/Day [Estimated ARR/(312000*365*70%*0.9 = 717,44,400 tonnes)]	18.33	18.24
	# Note: The KPT has furnished the revised license fee vide its letter dated 31 December 2014. The KPT has, however, not furnished the revised reference tariff consequent to this revision in license fee. In our computation the license fee revised by KPT is captured.		

KANDLA PORT TRUST**REFERENCE TARIFF SCHEDULE FOR SETTING UP OF SINGLE POINT MOORING AND ALLIED FACILITIES
IN GULF OF KUTCH ON BOT BASIS****CHAPTER 1 – DEFINITIONS & GENERAL TERMS & CONDITIONS****1.1. DEFINITIONS – GENERAL**

In this Scale of Rates unless the context otherwise requires, the following definitions shall apply:

- (i) “**Port**” shall mean Kandla Port Trust.
- (ii) “**Per day**” means per calendar day unless otherwise stated.
- (iii) “**Tonne**” shall mean one metric tonne or 1,000 kilograms or one cubic metre.

1.2 GENERAL TERMS & CONDITIONS:

- (i) Interest on delayed payments/refunds:

- (a) The user shall pay penal interest on delayed payments. Likewise, the terminal operator shall pay interest on delayed refunds.
- (b) The rate of interest will be 2% above the Prime Lending Rate of the State Bank of India.
- (c) The delay in refunds will be counted beyond 20 days from the date of completion of services or on production of all the documents required from the user, whichever is later.
- (d) The delay in payments by the users will be counted beyond 10 days after the date of raising the bills by the Operator. This provision shall, however, not apply to the cases where payment is to be made before availing the services as stipulated in the Major Port Trust Act, 1963 and/or prescribed as a condition in the Sale of Rates.

- (ii) All charges worked out shall be rounded off to the next higher rupee on the grand total of each bill.
- (iii) For the purpose of calculating the dues the unit by weight shall be 1 tonne or 1,000 kilograms, the unit by volume measurement shall be 1 cubic metre and the unit by capacity measurement for liquids in bulk shall be 1,000 litres.
- (iv) (a) Rates prescribed in this Scale of Rates are ceiling levels; likewise, rebates and discounts are floor levels. The operator may, if he so desires, charge lower rates and/or allow higher rebates and discounts.
- (b) The Operator may also, if it so desires, rationalize the prescribed conditionalities governing the application of rates prescribed in the Scale of Rates if such rationalization gives relief to the user in rate per unit and the unit rates prescribed in the Scale of Rates do not exceed the ceiling levels. Provided that the operator should notify the public such lower rates and/or rationalization of the conditionalities governing the application of such rates/or provided the new rates fixed shall not exceed the rates notified by the TAMP.
- (v) In calculating the gross weight or measurement by volume or capacity of any individual item, fractions upto 0.5 shall be taken as 0.5 unit and fractions of 0.5 and above shall be treated as one unit, except where otherwise specified.
- (vi) The users will not be required to pay charges for delays beyond a reasonable level attributable to the operator.

2. CONSOLIDATED HANDLING CHARGES

Description	Rate in ₹ per metric Ton
Composite handling charge	125.74

Notes:

- (i) The handling charge prescribed above is a composite rate for handling the crude from vessels/tanker, transportation through pipeline till Crude Oil Terminal, wharfage and all other associated services provided by the operator except the storage charges which are prescribed below in the next section.
- (ii) Composite handling charge shall be levied on the actual tonnage of crude handled at the SPM.
- (iii) The following vessel related charges shall be levied by the KPT as per the rates prescribed in the Scale of Rates of KPT from time to time for vessel related services provided by the port:
 - Port dues
 - Pilotage fees
 - Pilot attendance fees
 - Mooring charges
 - Anchorage charges
 - Tug Hire charges

3. STORAGE CHARGES:

The storage charges for the cargo stored in the crude oil terminal shall be as below:

(A) For Import & Export

Description/Cargo	(Rate in ₹ per MT per day)
Crude Oil	18.24

Note:

- (i) No free days shall be allowed for any type of cargo.
- (ii) Storage charges shall be payable for all days including Terminal's nonworking days and Customs notified holidays for stay of cargo.
- (iii) Storage charge on cargo shall not accrue for the period when the terminal operator is not in a position to deliver/ship the cargo when requested by the user due to reasons attributable to the terminal operator.

4. GENERAL NOTE TO ABOVE SECTION 2 & 3:

The tariff caps will be indexed to inflation but only to an extent of 60% of the variation in Wholesale Price Index (WPI) occurring between 1 January 2014 and 1 January of the relevant year. Such automatic adjustment of tariff caps will be made every year and the adjusted tariff caps will come into force from 1 April of the relevant year to 31 March of the following year.

Annex - III

PERFORMANCE STANDARDS

FOR REFERENCE TARIFF SCHEDULE FOR SINGLE POINT MOORING AND ALLIED FACILITIES IN GULF OF KUTCH AT KANDLA PORT TURST ON BOT BASIS.

PERFORMANCE STANDARDS

Sr. No.	Parameters	Performance Standards
(i)	Gross Berth Output for SPM- Crude Oil.	5500 Tonnes/Hour
(ii)	Transit Storage Dwell Time	7 Days
(iii)	Turnaround Time for receipt/delivery Operations	37989 MT/Day.